



**midttrafik**

**Åben dagsorden**

**til mødet i**

**Bestyrelsen for Midttrafik**

**11. december 2015 kl. 09.30**

**Søren Nymarks Vej 3,**

**8270 Højbjerg**

## Indholdsfortegnelse

---

<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	Overdragelse af Odderbanen til Aarhus Letbane I/S	1
2	Indstilling om gratis foldecykler i Letbanen	4
3	Indstilling om ændret dato for salgsstop af pap-klippekort og annoncering	7
4	Forsøg med Flextur i byzone i Holstebro Kommune	8
5	Midttrafiks rådgivning af bestillere i forbindelse med busfremkommelighed, mobilitetsprojekter og større trafikplanprojekter	10
6	Finansiering af pensionsmidler i Midttrafik	13
7	Takster og rejsekort på flybus til Tirstrup	16
8	Tidsplan for budget 2017	17
9	Ny billet til turister	19
10	Kundeservice for rejsekort hos Midttrafik	22
11	Flextrafiks mange transportordninger	26
12	Indstilling om Midttrafiks bedste busselskab	31
13	Forventet regnskab efter 3. kvartal 2015	34

## Indholdsfortegnelse

---

14	Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel Regnskab 2014	36
15	Orientering om Takst Vest-arbejdet	38
16	Orientering om offentlig høring af forslag til kollektiv trafikplan 2017 for Aarhusområdet	40
17	Orientering om undersøgelse fra Passagerpuls	42
18	Orientering om installation af sikkerhedsudstyr og videoovervågning i Midttrafiks busser	44
19	Siden sidst	46
20	Eventuelt	50

1-3-1-15

## 1. Overdragelse af Odderbanen til Aarhus Letbane I/S

### Resumé

*Odderbanen indgår som en del af den samlede Aarhus Letbane, og banens infrastruktur skal overdrages til Aarhus Letbane I/S. Odderbanens nuværende infrastruktur samt depot- og værkstedsbygning ejes i dag af Midtjyske Jernbaner A/S.*

*Midttrafik er hovedaktionær i Midtjyske Jernbaner.*

*I den politiske aftale fra 31. oktober 2011 mellem Region Midtjylland, Aarhus Kommune og staten om etablering af Aarhus Letbane, er det aftalt at Region Midtjylland stiller Odderbanen til rådighed for letbanen.*

*I lov om trafikselskaber er der jf. § 13 stk. 4 hjemmel til at Midtjyske Jernbaner A/S kan beslutte at overdrage jernbaneinfrastrukturen til trafikselskabet eller til tredjemand.*

*Aarhus Kommune og Region Midtjylland, som er interessenterne i Aarhus Letbane I/S, har lagt vægt på at samle ejerskabet til letbanens infrastruktur i ét selskab. Med overdragelse af Odderbanen samles infrastrukturen for den nye 12 km. strækning og for Odderbanen i Aarhus Letbane I/S.*

*Banedanmark stiller Grenaabanen til rådighed for Aarhus Letbane. Banedanmark bevarer ejerskab til Grenaabanens infrastruktur og har fremover fortsat ansvaret for vedligeholdelsen af banen.*

### Sagsfremstilling

Beslutning om at overdrage Odderbanen til Aarhus Letbane I/S skal foretages af Midtjyske Jernbaner A/S (Odderbanen og Lemvigbanen). Odderbanens infrastruktur ejes af Midtjyske Jernbaner A/S. Midttrafik er hovedaktionær i selskabet, hvorfor en beslutning om overdragelse til Aarhus Letbane I/S bør forhåndsgodkendes i Midttrafik. Aktiekapitalen i Midtjyske Jernbaner er fordelt således:

Midttrafik	87,66 %
Lemvig Kommune	11,60 %
Holstebro Kommune	0,11 %
Private aktionærer	0,63 %

Odderbanens infrastruktur omfatter banelegeme, skinner, sikrings- og signalanlæg, mm. Til infrastrukturen hører også depot- og værkstedsbygningen i Odder samt mindre arealer. Stationsbygningen i Odder har Midtjyske Jernbaner A/S tidligere solgt fra.

I forbindelse med overdragelsen til Aarhus Letbane I/S skal der laves en ansættelse af værdien af værkstedsbygningen og værdien af banens infrastruktur. Når der udtages aktiver fra Midtjyske Jernbaner A/S, skal der også tages hensyn til at der er

mindretalsaktionærer i selskabet, som eventuelt kan rejse forespørgsel om grundlaget for opgørelse af værdier i værkstedsbygning og infrastruktur.

Administrationen i Midttrafik og Midtjyske Jernbaner har anmodet henholdsvis revisionsfirmaet Ernst & Young og Vestjyske Revision i Lemvig om at udarbejde en indikation af værdierne i henholdsvis værkstedsbygningen og banens infrastruktur.

I opgørelse af værdien på infrastrukturen, har Ernst & Young vurderet at alene bestemmelsen i § 15 stk. 2 i Lov om Aarhus Letbane om statens ret til at overtage infrastrukturen vederlagsfrit, hvis togdrift ophører, indikerer, at infrastrukturen kan overdrages vederlagsfrit.

**§ 15.** Transportministeren kan indgå aftaler med Region Midtjylland og trafikselskabet i Region Midtjylland om Odderbanens overgang til letbane.

*Stk. 2.* Såfremt regelmæssig passagerdrift ophører på letbanestrækningen mellem Aarhus H og Odder har staten ret til vederlagsfrit at overtage letbaneinfrastrukturen med tilhørende signalanlæg m.v.

Ved overdragelse af Odderbanen til Aarhus Letbane I/S videreføres, jf. lov om Aarhus Letbane, bestemmelsen fra lov om trafikselskaber, om at staten har ret til vederlagsfrit at overtage letbaneinfrastrukturen, såfremt regelmæssig passagerdrift ophører på letbanestrækningen mellem Aarhus H og Odder. Bestemmelsen indikerer, at der kan foretages en vederlagsfri overdragelse af infrastrukturen.

Yderligere har Ernst & Young på baggrund af 4 andre værdiansættelsesmetoder til opgørelse af markedsværdier på infrastrukturer, vurderet, at Odderbanens infrastruktur efter alle 4 metoder kan sættes til nul kroner.

Til banens infrastruktur hører også depot- og værkstedsbygningen i Odder. Der er et lejemål i bygningen, som ikke berøres ved overdragelsen. Værkstedsbygningen kan ikke overdrages vederlagsfrit da bygningen genererer en årlig lejeindtægt og bygningen dermed repræsenterer en værdi. Revisionsfirmaet Vestjysk Revision har foretaget en værdiansættelse på baggrund af den kapitaliserede indtægt fra lejemålet. Med en kapitaliseringsfaktor på 8 år er der beregnet en værdi fra lejemålet til kr. 2.389.962,-.

Administrationen i Midttrafik og Midtjyske Jernbaner A/S foreslår, at infrastrukturen på Odderbanen overdrages vederlagsfrit til Aarhus Letbane I/S og at depot- og værkstedsbygningen ved en salgsaftale med Aarhus Letbane I/S overdrages til kr. 2.389.962,-

Administrationen og Midtjyske Jernbaner har løbende været i dialog om håndteringen af overdragelsen. Der er enighed om at foreslå ovennævnte model, som en acceptabel fremgangsmåde i forhold til selskabets mindretalsaktionærer.

Overdragelsen af Odderbanen til Aarhus Letbane I/S indebærer, at der skal udtages aktiver fra Midtjyske Jernbaners regnskab og giver dermed et regnskabsmæssigt underskud. Driftsresultatet i Midtjyske Jernbaner A/S vedrørende togtrafik på Lemvigbanen vil ikke blive påvirket.

I Midttrafiks regnskab vil overdragelsen af Odderbanen ikke få betydning, fordi Midttrafiks aktier i Midtjyske Jernbaner A/S er værdiansat til under 1.000 kr. på grund af vedvarende driftsunderskud i selskabet.

---

Værkstedsbygningen overdrages som foreslået ved en købs-/salgsaftale på kr. 2.389.962,- mellem Midtjyske Jernbaner A/S og Aarhus Letbane I/S. Midttrafik, Midtjyske Jernbaner A/S og Region Midtjylland har aftalt, at regionens investeringstilskud til Midtjyske Jernbaner reduceres med samme beløb. Midlerne tilføres i stedet til Aarhus Letbane I/S, til anvendelse af købet af værkstedsbygningen. Dermed er udgiften ved overdragelsen udgiftsneutral for regionen. Det er aftalt at øvrige omkostninger ved udfærdigelse af købs-/salgsaftalen afholdes af Aarhus Letbane I/S.

Administrationen i Midttrafik foreslår, at den nuværende fordeling af selskabets aktiekapital opretholdes i Midtjyske Jernbaner A/S, efter overdragelsen af Odderbanen til Aarhus Letbane I/S. Midtjyske Jernbaner foranlediger udarbejdelse af ny aktionæroverenskomst og vedtægter til selskabet.

### **Direktøren indstiller,**

- at Midttrafik tilslutter sig en vederlagsfri overdragelse af Odderbanens infrastruktur til Aarhus Letbane I/S.
- at Midttrafik tilslutter sig et salg af værkstedsbygningen til Aarhus Letbane I/S for kr. 2.389.962,-.
- at der er en uændret fordeling af aktiekapitalen i det tilbageværende selskab.

---

1-7-3-15

## 2. Indstilling om gratis foldecykler i Letbanen

### Resumé

*I forlængelse af Bestyrelsens behandling af sagen om rejsebestemmelser for cykelmedtagning i letbanen på det seneste bestyrelsesmøde har Bestyrelsen bedt Administrationen om et oplæg til gratis medtagning af foldecykler i letbanen. Tanken bag forslaget er at komme med et godt tilbud og at skabe en øget mobilitet for kunderne.*

### Sagsfremstilling

Bestyrelsen behandlede på bestyrelsesmødet d. 30. oktober 2015 en sag om, hvilke rejsebestemmelser der skal gælde vedr. cykelmedtagning i letbanen. Bestyrelsen besluttede bl.a., at der skal være mulighed for cykelmedtagning i Aarhus Letbane, dog at der skal betales for det efter samme takster som i busser i Midttrafik.

I forlængelse heraf og på baggrund af et oplæg til Midttrafiks repræsentantskab om mobilitetsydelse i Midttrafik har Bestyrelsen bedt Administrationen om et oplæg til gratis medtagning af foldecykler i letbanen. Tanken bag forslaget er at komme med et godt tilbud og at skabe en øget mobilitet for kunderne.

På nuværende tidspunkt betragtes foldecykler som almindelige cykler, og derfor er foldecykler omfattet af Midttrafiks rejsebestemmelser om cykler. Det betyder, at der skal købes en cykelbillet for at medtage en foldecykel, og at den må medtages i tog og busser (i bagagerummet), dog med undtagelse af bybusser. Alternativt skal foldecyklen medbringes i en pose eller taske, så den er omfattet af rejsebestemmelserne om almindelig bagage, som er gratis at medtage.

I forbindelse med mobilitetsprojekt i Aarhus Kommune om ændrede transportvaner har Midttrafik imidlertid tilladt, at rejsebestemmelserne omkring medtagning af foldecykler lempes i en given forsøgsperiode. I projektet har 16 forsøgspersoner, som normalt pendler i bil mellem Beder/Malling og Aarhus, fået udleveret en foldecykel, som de skal benytte i samspil med tog eller bus. Som samarbejdspartner i projektet har Midttrafik tilladt, at forsøgspersonerne har måttet medbringe deres tildelte foldecykler gratis i både Aarhus Nærbane og i Midttrafiks busser og uden at skulle være pakket ind i pose eller taske.

Forsøget har affødt en diskussion om, hvorvidt foldecykler nærmere bør betragtes som anden bagage end cykler, idet de fylder mindre end almindelige cykler. Derudover vil gratis medtagning af foldecykler give en større fleksibilitet for kunderne og dermed være med til at øge mobiliteten.

Der er dog behov for at forholde sig til, hvad gratis medtagning af foldecykler betyder for kapaciteten og øvrige kunder, herunder opbevaring under kørslen, størrelsestyper for foldecykler og antal samt forbehold for evt. gener for kunderne. I den forbindelse ønsker Administrationen at inddrage den kommende evaluering af mobilitetsprojektet i Aarhus

---

Kommune, så erfaringerne herfra kan anvendes i udformningen af rejsebestemmelserne for medtagning af foldecykler. Evalueringen ventes først at ligge klar i starten af 2016.

Administrationen har derfor lavet følgende foreløbige anbefalinger vedr. gratis medtagning af foldecykler i letbanen.

#### *Generelt*

Administrationen anbefaler, at der gælder samme vilkår for foldecykler som for anden medbragt bagage. Det vil sige, at kunder må medbringe foldecykler, hvis det ikke generer eller er til fare for andre, og uden at det tilsmudser eller ødelægger letbanen, samt hvis der er plads til det, og ind- og udstigning ikke generes.

#### *Størrelsestyper*

Der findes mange forskellige producenter af foldecykler ligesom almindelige cykler, og der er ikke ét bestemt mål, som anvendes af producenterne i forhold til foldecyklernes størrelse. Af hensyn til kapaciteten i letbanen vil det dog være hensigtsmæssigt at definere maksimale mål for foldecyklens størrelse i sammenklappet udgave i forbindelse med at tage den med i letbanen.

DSB opererer med maksimale mål for bagage, herunder foldecykler, på 100x60x30cm. Imidlertid er flere af foldecykelmodellerne højere end 100cm, når de sammenklappes.

Administrationen anbefaler derfor, at der bliver maksimale mål på 115x60x30cm for medtagning af foldecykler.

#### *Antal foldecykler*

Som Midttrafiks rejsebestemmelser er udformet på nuværende tidspunkt, lægges der op til, at kunder kan medbringe én cykel pr. person, men der er som sådan ikke egentlige bestemmelser for antallet af medbragte cykler og bagage. Her gælder det, at cykler og bagage kan medbringes, hvis pladsforholdene tillader det.

Administrationen anbefaler, at der gælder samme vilkår for antal medbragte foldecykler som for almindelige cykler. Det vil sige, at kunderne opfordres til kun at medbringe én foldecykel pr. person og i øvrigt henvises til de generelle bestemmelser for medtagning af foldecykler.

#### *Opbevaring under kørslen*

Midttrafik har ingen rejsebestemmelser omkring opbevaring af bagage under kørslen. Det er der til gengæld for cykler, men idet foldecykler størrelsesmæssigt nærmere er at betragte som et stykke bagage, bør der gælde samme bestemmelser for foldecykler som for bagage.

Administrationen anbefaler derfor, at der gælder samme vilkår for opbevaring af foldecykler under kørslen som for almindelig bagage. Kunderne kan dog opfordres til at sidde med foldecyklen, så den ikke optager andre siddepladser.

Administrationen har overvejet, om der bør være særlige opbevaringsmuligheder for foldecykler under kørslen, bl.a. på baggrund af forsøgspersonernes bemærkninger i mobilitetsprojektet i Aarhus Kommune. Administrationen kan dog ikke anbefale, at der tages særlige hensyn til medbragte foldecykler, idet der bør være ens vilkår for benyttelse af letbanens flexarealer, hvor der også skal tages hensyn til medtagning af fx



---

kørestole, barnevogne og almindelige cykler. Derudover vil det være svært at implementere en bestemt opbevaringsfunktion, som kan bruges af alle typer foldecykler.

*Forbehold for evt. gener for kunderne*

Administrationen har overvejet, hvilke eventuelle gener for andre kunder der kan være forbundet med at tillade gratis medtagning af foldecykler, eksempelvis kapacitetsmæssige udfordringer. Administrationen finder dog ikke, at der bør være forskel på vilkårene for at medbringe bagage og foldecykler, som størrelsesmæssigt er nogenlunde sammenlignelige, og heller ikke løbehjul, som på nuværende tidspunkt kan medbringes gratis. Samtidig vil muligheden for at medbringe en foldecykel øge mobiliteten og understøtte en type kombinationsrejse, som kan gøre kollektiv trafik mere attraktiv.

En anden udfordring kan være, hvorvidt der er større risiko for tilsmudsning ved at tillade foldecykler. Her finder Administrationen dog, at cykler, som på nuværende tidspunkt må medbringes, udgør samme udfordring. Dertil kommer, at flere foldecykler produceres med en kevlar-tandrem i stedet for en olieindsmurt kæde. Administrationen vurderer således, at eventuelle gener for kunderne ikke øges væsentligt som følge af gratis medtagning af foldecykler.

Administrationen anbefaler derfor, at foldecykler kan medbringes uden at blive medbragt i en pose eller taske.

### **Direktøren indstiller,**

- at foldecykler kan medbringes gratis i letbanen og uden pose eller taske, dog under forudsætning af, at
  - der gælder samme vilkår for foldecykler som for anden medbragt bagage, herunder opbevaring under kørslen
  - der gælder samme vilkår for antal medbragte foldecykler som for almindelige cykler
  - der bliver maksimale mål på 115x60x30cm for medtagning af foldecykler
  - evaluering af forsøgsprojekt omkring medtagning af foldecykler ikke giver anledning til at ændre ovenstående rejsebestemmelser
- der foretages en vurdering af mulighederne for generelt at kunne medtage foldecykel i busserne, når evalueringen af forsøgsprojektet har fundet sted.

---

1-25-03-1-15

### 3. Indstilling om ændret dato for salgsstop af pap-klippekort og annoncering

#### Resumé

Bestyrelsen besluttede 29. juni 2015, at pap-klippekortet skal udfases, og at administrationen skulle undersøge muligheden for en mobilbetalingsløsning som alternativ til pap-klippekortet. Bestyrelsen besluttede også, at klippekortsalget stopper 15. maj 2016, med annoncering af salgsstop fra november/december 2015.

#### Sagsfremstilling

Midttrafik har indgået aftale med en leverandør af mobilbetalingsløsninger. Mellem leverandøren og Midttrafik er der indgået aftale om levering af en betalingsapp, som i første omgang rummer kontantbillet og klippekort. Betalingsapp'en forventes leveret til Midttrafik 2. maj 2016.

Midttrafik ønsker derfor bestyrelsens godkendelse til at udskyde tidspunktet for annoncering af salgsstop og datoen for stop af salg med henholdsvis 5 måneder og 3 måneder. Administrationen vurderer, at det er mest hensigtsmæssigt, at mobilbetalingsløsningen er færdig på det tidspunkt, hvor salgsstoppet for klippekort annonceres. Fordi det betyder, at kunderne kan vælge at bruge app'en fra den dag, de ved, at klippekortsalget stopper, og fordi annonceringen af salgsstop samtidig kan oplyse kunderne om den nye digitale mulighed.

#### Direktøren indstiller,

- at annoncering af salgsstop af klippekort rykkes fra planlagt november/december 2015 til maj 2016
- at salgsstop rykkes fra planlagt 15. maj 2016 til 15. august 2016

1-30-75-7-810-1-12

## 4. Forsøg med Flextur i byzone i Holstebro Kommune

### Resumé

*Holstebro Kommune ønsker pr. 4. januar 2016 at have fire knudepunkter i Flextur samt at tillade en ny slags byzone, hvor der åbnes for intern kørsel i byzonen på tidspunkter, hvor der er meget lidt eller ingen kollektiv trafik.*

### Sagsfremstilling

I dag har Holstebro Kommune støttet Flextur til 4 kr. pr. km. dog mindst 30 kr./tur. Kommunen har byzone med knudepunkt ved Trafikterminalen.

Holstebro Kommune ønsker fra den 4. januar 2016, at kunne tilbyde borgerne mulighed for at benytte støttet Flextur i byzone til 4 kr. pr. km minimum 30 kr. i tidsrum, hvor der er meget lidt eller ingen kollektiv trafik i Holstebro byzone.

Tilbuddet er primært en erstatning for bybustaxa, som er nedlagt. Bybustaxa er en slags teletaxa, der kører udenom Flextrafik, men med kontrakt med Midttrafik. Åbningstiden for bybustaxa er hverdage fra kl. 18:00 – 24:00.

Holstebro Kommune ønsker at ændre vilkårene for byzonen i følgende tidsrum:

- Hverdage 18:00-24:00

Vilkår for byzone i dagtimerne på de almindelige vilkår: der kan køres fra opland til knudepunkt og omvendt, internt i opland. Der kan kun køres internt i byzonen til høj takst (14 kr/km – minimum 70 kr./tur).

Vilkår i byzone i aften timer hverdage fra kl. 18:00 – 24:00: Samme, men med en åbning for støttet Flextur til 4 kr./km minimum 30 kr./tur for intern kørsel i byzonen til/fra et knudepunkt. Der må også køres fra knudepunkt til knudepunkt.

Holstebro Kommune ønsker at indføre flere knudepunkter i byzonen:

- Trafikterminalen
- Slotsgade (gammel busterminal)
- Sønderbrogade ved museet
- Enghavevej ved Danmarksgade

Holstebro Kommune bruger 800.000 kr. årligt på bybustaxa. Kommunen forventer øgede udgifter i Flextur på 300.000 kr. årligt, som følge af ændringen. Det giver en nettobesparelse på 500.000 kr. årligt. Det svarer til 4.500 flere ture årligt.

Ifølge budget 2015 forventes ca. 1.500 støttede Flexture i Holstebro Kommune til en samlet udgift på 100.000 kr. Holstebro Kommune startede med støttet Flextur pr. 1. august 2014.

---

Holstebro Kommune gives mulighed for Flextur i byzonen på Lørdage 14:00-24:00 samt Søn- og helligdage 06:00-24:00, såfremt Holstebro Kommune på et senere tidspunkt ønsker det.

#### **Kundemæssige konsekvenser**

Midttrafik vurderer, at indførelse af flere knudepunkter samt ny slags byzone i ydertimer, vil medvirke til øget kundetilfredshed, da det vil medføre øget fleksibilitet for kunderne. Specielt lørdage og søn- og helligdage oplever kunderne en forbedring. Kunder vil opleve en prisstigning fra 20 kr. pr. tur til 30 kr. pr. tur.

#### **Kommunikation**

Holstebro Kommune ønsker markedsføring på kommunens og Midttrafiks hjemmeside. Kommunen vil opdatere deres elektroniske Flextur-foldere. Knudepunkterne i Holstebro vil blive tydeligt afmærket som Flextur stoppested.

#### **Direktøren indstiller,**

- **at** der fra den 4. januar 2016 indføres fire knudepunkter i Flextur i Holstebro Kommune og at byzonen på Hverdage 18:00-24:00 åbnes for intern kørsel til/fra knudepunkter.
- **at** det gives mulighed for Flextur i byzonen på Lørdage 14:00-24:00 samt Søn- og helligdage 06:00-24:00, såfremt Holstebro Kommune på et senere tidspunkt ønsker det.

1-15-1-75-3-09

## 5. Midttrafiks rådgivning af bestillere i forbindelse med busfremkommelighed, mobilitetsprojekter og større trafikplanprojekter

### Resumé

Midttrafik har begrænsede muligheder for at være igangsættende mht. iværksættelse af større trafikplanopgaver og rådgivningsopgaver vedr. busfremkommelighed og andre mobilitetstiltag, der kan styrke den kollektive trafik, men som ikke hører til Midttrafiks egentlige kerneopgaver.

Direktionen ønsker i lighed med f.eks. udviklingen i Movia og NT at styrke Midttrafiks kapacitet og kompetencer på disse områder.

### Sagsfremstilling

Det er både for bestillerne og Midttrafik vigtigt, at Midttrafik har kapacitet til at sikre bestillerne en høj kvalitet i rådgivningen om udvikling og forbedringer af den kollektive trafik.

Midttrafik samler alle væsentlige fakta om den kollektive trafik i regionen og skal både selvstændigt og i samarbejde med bestillere og eksterne rådgivere medvirke til at sikre kvaliteten i rådgivningen og de initiativer, der foreslås iværksat af bestillerne.

Det er vurderingen, at Midttrafik i den løbende rådgivning af bestillerne om køreplanlægning og tilpasning af udbuddet af bustrafik løser denne opgave på et tilfredsstillende niveau.

Midttrafik har med de nuværende personaleressourcer dog begrænsede muligheder for at være udfarende mht. iværksættelse af større trafikplanopgaver og rådgivningsopgaver vedr. busfremkommelighed, herunder BRT og andre mobilitetstiltag, der kan styrke den kollektive trafik.

Samtidig kan det konstateres, at bestillerne har fået et stort fokus på en samlet mobilitetsplanlægning, som også omfatter en række initiativer på den kollektive trafiks område, eksempelvis kombinationsrejser stoppestedsforhold, realtidsinformation m.v.

Der er behov for, at Midttrafik, som det har været tilfældet i mobilitetsplanarbejdet på Djursland, kan indgå i og bidrage til dette arbejde og eksempelvis tage projektledelsen i forbindelse med en puljeansøgninger.

Hvis Midttrafik skal styrke rådgivningsindsatsen og være mere igangsættende på de nævnte områder kræver det en styrkelse af projektleder- og analyseressourcerne og en styrkelse af kompetencerne omkring busprioritering og busfremkommelighed.

Ser man på andre Trafikselskaber, så er der flere løsninger på opgradering af rådgiverkompetencerne.

I Movia har man eksempelvis vedr. fremkommelighed, stoppesteder en enhed under Trafik og Planafdelingen, Strategi og Anlæg, som bl.a. rådgiver kommuner og regioner om, hvilke fremkommelighedsløsninger der vil gavne bustrafikken mest. Movia udpeger kritiske strækninger og leverer køretider for busdriften, kommer med mulige løsninger på principskitseniveau og vurderer, hvor meget sparet køretid der vil være ved forskellige tiltag.

Mht. deltagelse i mobilitetsprojekter har Movia under Trafik og Planafdelingen etableret en mobilitetsenhed, hvor Movia i forbindelse med mobilitetsprojekter stiller med viden og faglig processtøtte, guides og eksempler og værktøjer samt støtte til evaluering. Bestillerne skal tage ejerskabet og lede arbejdet og om nødvendigt indkøbe konsulentbistand.

I NT har man i et vist omfang opgraderet rådgivningskapaciteten ved brugerbetaling. Kommunerne køber i højere grad planlægning og rådgivning hos NT til opgaver, der ligger uden for trafikskabs kerneopgaver. Dvs. at en række rådgivningsopgaver er blevet defineret som "kan"-opgaver. NT oplyser, at man herved finansierer 4 projektansatte, der primært løser projektledelsesopgaver i samarbejde med bestillerne og opgaver vedr. fremkommelighed, stoppestedprojekter m.v.

Direktionen anbefaler, at der arbejdes for at opgradere Midttrafiks rådgivningskapacitet mht. busfremkommelighed, mobilitetsprojekter og store trafikplanprojekter. Der er på flere såkaldte "kan"-områder allerede brugerbetaling fra bestillerne. Det gælder opgaver, der løses af Flextrafik, Økonomi og Kontrakter samt Bus Planlægning og udvikling (planlægning af skolekørsel og Letbanesekretariatet)

Det foreslås, at der efter aftale med de enkelte bestillere åbnes for brugerfinansiering af opgaver, der ikke hører til trafikskabs centrale kerneopgaver og til arbejdet med store trafikplanprojekter, der kræver en betydelig projektledelses- og analyseindsats fra Midttrafiks side. Det fremgår af den nuværende standard samarbejdsaftale, at *"såfremt bestillerne ønsker at gennemføre større ressourcekrævende projekter – eksempelvis gennemgribende omlægning af bybustrafikken i en kommune - kan det være nødvendigt at inddrage ekstern konsulentassistance. Bestilleren bidrager til finansieringen heraf efter nærmere aftale med Midttrafik"*.

Det kan både for bestillerne og Midttrafik være fagligt - og for bestillerne økonomisk hensigtsmæssigt, at hele eller dele af sådanne opgaver løses af Midttrafik mod brugerbetaling.

Delvis brugerfinansiering af projektledelses- og analyseressourcer har været drøftet med Horsens og Randers Kommune i forbindelse med igangsættelse af trafikplanrevision i de to kommuner.

Det foreslås endvidere, at der afsættes en toårig pulje på 2 mio. kr. med henblik på at opbygge rådgivningskapaciteten og kompetencer vedr. busfremkommelighed. Midlerne findes ved en omprioritering af administrationsbudgettet.

**Direktøren indstiller,**

- at der inden for budgettet afsættes en pulje på 2 mio. kr. over to år til at opbygge rådgivningskapacitet og kompetence vedr. busfremkommelighed.
- at der åbnes mulighed for brugerbetaling til Midttrafik fra bestillere vedr. mobilitetsprojekter og store trafikplanopgaver.

1-20-2-11

## 6. Finansiering af pensionsmidler i Midttrafik

### Resumé

På bestyrelsesmødet den 8. maj 2015 blev det besluttet at der fremadrettet skal findes en model der sikrer, at Midttrafik får tilbagebetalt 25,9 mio. kr. til Midttrafiks opsparing til tjenestemandspensioner, som blev brugt til finansiering af rejsekortet. Bestyrelsen bad administrationen i samarbejde med kommuner og region forelægge en løsning for bestyrelsen på et senere tidspunkt.

### Sagsfremstilling

Da Midttrafik tiltrådte rejsekortet i 2013, betalte bestillerne 47,8 mio. kr. og Midttrafik 25,9 mio. kr. i aktieindskud, samlet 73,7 mio. kr.

I Midttrafiks businesscase blev det forudsat, at ud af de 73,7 mio. kr. ville 18 mio. kr. blive tilbagebetalt til bestillerne i årene 2023-2028 og 25,9 mio. kr. ville blive tilbagebetalt til Midttrafik. Samlet tilbagebetaling på 43,9 mio. kr.

Midttrafik fik ved sin oprettelse i 2007 overført 26 mio. kr. til fremtidige pensionsforpligtelser. Da Midttrafik tiltrådte rejsekortet i 2013, blev disse midler anvendt til aktieindskud, med udsigt til tilbagebetaling af samme beløb i årene 2023-2028.

Ved tiltrædelse til den nye finansieringsmodel af Rejsekort A/S, er udsigterne til tilbagebetaling af indskudt aktiekapital blevet lavere.

Rejsekortets egenkapital udgjorde ultimo 2014 282 mio. kr, og er ifølge den foregående model budgetteret til at udgøre 1.003 mio. kr. i år 2028. I den nye model er egenkapitalen nedskrevet til 380 mio. kr. i år 2028, dvs. over en halvering af den oprindelige værdi.

Administrationen afholdt den 6/11 2015 møde med Region Midtjylland, Aarhus og Randers kommuner om den overordnede problemstilling, og blev enige om en fremtidig model for at få Midttrafiks indskud på 25,9 mio. kr. tilbage.

Midtrafik indregnede ved tiltrædelse af rejsekortet 18 mio. kr. som en tilbagebetaling fra Rejsekort A/S i Midttrafiks budget fra årene 2023-2028. Denne fremtidige budgetpost foreslås fjernet, og har desuden ingen konsekvens for bestillerne i de nærmeste overslagsår.

Modellen som der var enighed om at Midttrafik skal indstille, er at bestillerne årligt fra budget 2017 indbetaler det beløb Midttrafik skal udbetale til tjenestemandspensioner. På denne måde kan Midttrafik få de 25,9 mio. kr. tilbage i takt med udbetalingerne til pensioner.



Budgettet for udbetaling af tjenestemandspensioner er for de kommende år estimeret til:

Udbetalinger i alt pr. år	2017	2018	2019	2020
I alt pr. år	1.492.853	1.872.887	2.053.850	2.613.930

Fordelingen af indbetalingerne til bestillerne vil være den nøgle som blev brugt til aktieindskud i Rejsekortet, som er antal køreplantimer.

Bestiller	2017	2018	2019	2020
Favrskov	5.064	6.353	6.967	8.867
Hedensted	4.504	5.651	6.197	7.887
Herning	43.558	54.646	59.926	76.268
Holstebro	26.632	33.412	36.640	46.632
Horsens	47.183	59.194	64.914	82.616
Ikast-Brande	7.719	9.684	10.620	13.516
Lemvig	3.857	4.839	5.307	6.754
Norddjurs	4.068	5.103	5.597	7.123
Odder	1.222	1.533	1.681	2.139
Randers	84.253	105.702	115.915	147.524
Ringk/Skjern	20.048	25.152	27.582	35.104
Samsø	5.667	7.109	7.796	9.922
Silkeborg	64.008	80.302	88.061	112.075
Skanderborg	11.776	14.774	16.201	20.619
Skive	34.579	43.381	47.573	60.546
Struer	7.560	9.485	10.401	13.237
Syddjurs	10.200	12.797	14.033	17.860
Viborg	60.741	76.204	83.567	106.356
Århus	439.026	550.789	604.007	768.719
Regionen	611.187	766.777	840.864	1.070.166
<b>i alt</b>	<b>1.492.853</b>	<b>1.872.887</b>	<b>2.053.850</b>	<b>2.613.930</b>

På mødet mellem Midttrafik, Region Midtjylland samt Aarhus og Randers kommuner blev andre modeller også drøftet, bl.a. at trække på Midttrafiks trækingsret som er 25 mio. kr.

Midttrafik har fra 2007 til 2015 udbetalt 3,2 mio. kr. i pensionsudbetalinger. Disse udbetalinger har indtil videre været dækket af Midttrafiks indestående fra renteindtægter som pensionsmidlerne havde oparbejdet i de forgående år. Fra og med 2016, vil Midttrafik blive nødt til at benytte sin trækingsret.

Der blev ikke valgt at gå videre med denne model, for at sikre at Midtrafiks robusthed i de kommende år. Hvis der opstår et mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret.

Der er ikke nogen lignende situation i andre trafikkselskaber. Midttrafik fik ved sin oprettelse i 2007 en pulje overført til betaling af kommende tjenestemandspensioner, denne pulje blev brugt til at formindske udgifterne til rejsekortet og var forventet tilbagebetalt i de kommende år. Efter at årsregnskabsmodellen blev vedtaget holder denne antagelse ikke mere.

### **Direktøren indstiller,**

- Budgetteringen af 18 mio. kr. til bestillerne i årene 2023-2028 tages ud af budgettet
- Midttrafik vil fra budget 2017 opkræve årlige pensionsudbetalinger i det samlede budget for Midttrafik. Måtte der være mindreforbrug i driftsudgifterne for bestillerne vil opkrævningen til pensionsudbetaling blive tilsvarende reduceret.

1-25-1-15

## 7. Takster og rejsekort på flybus til Tirstrup

### Resumé

Direktionen orienterer om, at taksterne for en kontantbillet på flybussen til Tirstrup stiger fra 100 til 115 kr. for en kontant voksen til takststigningen den 17. januar 2016. Samtidig åbnes der mulighed for at anvende Rejsekort i busserne mod betaling af et særligt tillæg.

### Sagsfremstilling

Flybussen til Tirstrup Lufthavn har altid kørt efter et særligt takstsystem med højere takster end de ordinære ruter. Årsagen hertil er, at det er et tilbud med særligt højt kvalitetsniveau. F.eks. afventer bussen ankomne fly og rutens køreplaner tilpasses løbende til flyafgange og flyankomster i Tirstrup.

Pt. er taksten for voksne 100 kr. svarende til taksten for en 11 zoners kontantbillet i det almindelige takstsystem.

Med de takststigninger der blev vedtaget på mødet i Midttrafiks bestyrelse den 11. september 2011 vil flybussens takst derfor umiddelbart stige til 110 kr. – svarende til den kommende takst for en 11 zoners rejse.

Efter flere kundehenvendelser og også efter henvendelse fra Passagerpulsens har administrationen drøftet muligheden for at ibrugtage Rejsekort på ruten med Region Midtjylland. Busserne er udstyret med det nødvendige udstyr, da de også anvendes på andre ruter, men udstyret er ikke taget i brug, da det vil umiddelbart vil give nogle rabatter, der vil resultere i mindreindtægter for Regionen.

Regionen har oplyst, at man er indstillet på, at der kan anvendes Rejsekort på ruten, men kan – på grund af Regionens økonomiske situation – ikke acceptere, at dette resulterer i mindreindtægter. I dialog med Region Midtjylland er derfor udarbejdet et forslag hvor kontanttaksten i stedet hæves til 115 kr. samtidig med at Rejsekort kan anvendes med et særligt tillæg på 52 kr. Det vil betyde, at en rejsekortrejse – uden mængderabat – koster 110 kr.

På det grundlag er det derfor aftalt med Region Midtjylland at Rejsekort kan anvendes i flybussen til Tirstrup fra 17. januar 2016, samtidig med at kontanttaksten øges til 115 kr.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

1-21-1-17

## 8. Tidsplan for budget 2017

### Resumé

*Administrationen fremlægger forslag til tidsplan for udarbejdelse af budget 2017.*

### Sagsfremstilling

Administrationen har lavet nedenstående forslag til tidsplan for udarbejdelse af budgettet for 2017.

Tidsplanen for udarbejdelse af Midttrafiks budget for 2017 følger samme procedure som tidsplanen for budget 2016. Budgettet fremsendes til bestillerne først i administrativ høring og siden i politisk høring før det endelige budget vedtages i starten af september. Primo 2017 foretages eventuelle justeringer af budgettet.

Det bemærkes, at det budgetmateriale, der fremlægges for bestyrelsen består af en beskrivelse af forudsætninger for budgettet for hvert enkelt forretningsområde samt oversigter for den enkelte bestiller med bestillerspecifikke kommentarer. Der er således én budgetoversigt for hver bestiller dækkende alle forretningsområder, med tilknyttede bestillerspecifikke kommentarer – dvs. kommentarer, som ligger ud over det der allerede er beskrevet under de generelle forudsætninger.

Tidsplanen for udarbejdelse af det endelige budget for 2017 er vist nedenfor.

#### **17. maj 2016**

Budget 2017 fremsendes til administrativ høring ved bestillerne. Deadline for administrative høringssvar er 30. maj 2016.

#### **22. juni 2016**

1. behandling af budget 2017. Det foreløbige budgetforslag for 2017 drøftes på bestyrelsesmødet.

#### **23. juni 2016**

Det ajourførte foreløbige budget fremsendes til politisk høring ved bestillerne. Deadline for politiske høringssvar er 19. august 2016.

#### **7. september 2016**

2. behandling af budget 2017. Bestyrelsen behandler det endelige budget for Midttrafik.

#### **Primo 2017**

På baggrund af de politiske forhandlinger i kommuner og Region Midtjylland, foretages eventuelle justeringer af budgettet. Bestyrelsen drøfter de foreslåede budgetændringer. Baggrunden for en eventuel justering af budgettet primo 2017 er, at deadline for endelig godkendelse af budgettet for kommuner og regioner er 15. oktober mens deadline for trafikelskaberne er 15. september. Dette kan betyde, at det kan blive nødvendigt at

---

justere det allerede vedtagne budget for Midttrafik, i det omfang der politisk vedtages ændringer i de enkelte kommuner og Region Midtjylland vedrørende køb af kørsel.

**Direktøren indstiller,**

**at** den foreslåede tidsplan for Midttrafiks budget for 2017 godkendes.

1-31-75-1-14

## 9. Ny billet til turister

### Resumé

Midttrafik ønsker at gøre det let for turister i Region Midtjylland at benytte den kollektive transport. Derfor foreslår administrationen, at der tilbydes to nye fastpris-produkter, der giver ubegrænset rejse i hele Aarhus eller i hele regionen og kan købes til hhv. 1/-2/-3 døgn. Turistprodukterne prissættes, så de ikke underminerer øvrige billettyper og sælges via Midttrafiks kommende betalings-app, via print-selv-løsning på midttrafik.dk og som print på Midttrafiks Kundecenter.

### Sagsfremstilling

Midttrafik ønsker at tilbyde et enkelt produkt til indenlandske og udenlandske turister, der rejser i henholdsvis hele regionen og i Aarhus. I dag er 24-timers-billetten det enkleste og mest fleksible produkt til turister, men billetten kan kun købes kontant i bussen, og gyldigheden kan ikke udvides.

Midttrafiks administration foreslår derfor, at der tilbydes et fastpris-produkt til hhv. hele Aarhus (zone 1-13) eller hele Region Midtjylland. Produkterne kan købes til hhv. 1/-2/-3 døgn og giver ubegrænset rejse med Midttrafiks busser, inkl. natbus, samt Lemvig-banen og Aarhus nærbane. Lignende billettyper kendes fra flere storbyer i Europa.

### Prisfastsættelse

Turistprodukterne skal sælges på enkelthed og bekvemmelighed. Produkterne er prissat, så de ikke underminerer Midttrafiks øvrige produkter.

Pris for turistprodukterne:

<b>Ubegrænset rejse i Aarhus (zone 1-13) inkl. natbus.</b>			
<b>Gyldighed</b>	<b>Pris voksen/pensionist</b>	<b>Pris barn</b>	<b>Prisen svarer til antal zoner på kontantbillet:</b>
24 timer	80 kr.	40 kr.	8 zoner
48 timer	120 kr.	60 kr.	12 zoner
72 timer	160 kr.	80 kr.	16 zoner

<b>Ubegrænset rejse i Region Midtjylland (alle zoner) inkl. natbus.</b>			
<b>Gyldighed</b>	<b>Pris voksen/pensionist</b>	<b>Pris barn</b>	<b>Prisen svarer til antal zoner på kontantbillet:</b>
24 timer	160 kr.	80 kr.	16 zoner
48 timer	240 kr.	120 kr.	24 zoner
72 timer	320 kr.	160 kr.	32 zoner

- Pris for børn er fastsat som halv voksenpris, og pensionister betaler alm. voksenpris. Dermed følges den gældende prispolitik for øvrige kontantbilletter.
- Prisen på Aarhus-billetten er fastlagt, så de nuværende produkter fortsat er attraktive for Midttrafiks faste kunder.
- Prisen på regionsbilletten er fastlagt på baggrund af prisen på den nuværende 24-timers-billet.
- På begge produkter ydes 50 % rabat på de døgn, der ligger ud over det første.

### Salgskanaler

Turistbilletterne sælges via Midttrafiks kommende betalings-app, via print-selv-løsning på midttrafik.dk og som print på Midttrafiks Kundecenter.

### Påvirkning og håndtering af øvrige produkter

En række produkter påvirkes enten direkte eller indirekte ved indførelse af de nye turistprodukter. Administrationen foreslår følgende håndtering af disse:

- **24-timers-billet udfases (154 kr. voksne/77 kr. børn)**  
Da turistproduktet til hele regionen væsentligt overlapper 24-timers-billettens produkttegenskaber, udfases sidstnævnte ved indførelse af turistproduktet. Dette understøttes yderligere af, at 24-timers-billetten, i sin nuværende form, er tung at administrere ved takstskifte.
- **24-billet-Samsø med og uden færge fastholdes (210 kr. voksne/145 kr. børn m. færge – 80 kr. voksne/60 kr. børn u. færge)**  
Billetten med færge fastholdes, da færgerejse ikke tilbydes i turistprodukterne. Billetten uden færge fastholdes, da pris og produkttegenskaber er væsentligt forskellige fra turistprodukterne. Begge Samsø-billetter kan også tilbydes i den kommende betalings-app og via print-selv-løsning.
- **Arrangementsbillet (77 kr. uanset alder)**  
Da arrangementsbilletten rent teknisk er solgt som en 24-timers-billet til børnepris, kan den ikke længere sælges i bussen, når 24-timers-billetten udfases. Salg af arrangementsbilletten flyttes derfor til Midttrafiks kommende betalings-app, print-selv-løsning på midttrafik.dk og print på Midttrafiks Kundecenter. Arrangementsbilletten sælges med samme rabatter og under samme vilkår som i 2015.

### Økonomi

Ved den foreslåede prissætning vurderes turistprodukterne kun i ringe grad at have relevans for de nuværende faste kunder. Det anslås derfor, at de økonomiske konsekvenser ved at indføre turistprodukterne er begrænsede.

### Kundemæssige konsekvenser

De nye turistprodukter vil give turister i regionen et letforståeligt og fleksibelt billetalternativ til rejse med bus. Turister og øvrige kunder kan betale med deres mobil eller printe billetten på forhånd.

---

En mindre gruppe kunder vil givetvis opleve det som en forringelse, at de ikke længere kan købe 24-timers-billetten i bussen og skal informeres om, at en tilsvarende billet er tilgængelig via andre kanaler.

### **Kommunikation**

Turistprodukterne markedsføres via Midttrafiks normale kanaler. I forbindelse med implementering og markedsføring af turistprodukterne forbedres den generelle information til turister på midttrafik.dk.

### **Plan for indførelse**

Tidsplanen for indførelse af turistprodukter og håndtering af de implicerede produkter følger planen for udfasning af klippekort og indførelse af betalings-app og print-selv-løsning på midttrafik.dk. Dermed kan turistprodukter og arrangementsbilletter benyttes af kunderne senest 2. maj 2016, jf. beslutning om udfasning af klippekort på indeværende bestyrelsesmøde.

### **Direktøren indstiller,**

- at bestyrelsen godkender indførelse og prisfastsættelse af de beskrevne turistprodukter.
- at bestyrelsen godkender, at 24-timers-billetten udfases i forbindelse med indførelse af de beskrevne turistprodukter.
- at salg af Midttrafiks arrangementsbillet flyttes til de beskrevne kanaler, hvor den sælges med samme rabatter og under samme vilkår som i 2015.



1-25-01-813-5-13

## 10. Kundeservice for rejsekort hos Midttrafik

### Resumé

*Den 30. oktober 2015 blev bestyrelsen orienteret om status på arbejdet med at udføre bestyrelsens beslutning af 6. marts 2015 om, at kundehenvendelser vedr. rejsekort hos Midttrafik skal behandles hos Midttrafik Kundecenter. Bus & Tog har nu opstillet 2 mulige modeller for Midttrafiks betjening af rejsekortkunder, som bestyrelsen præsenteres for. Administrationen foreslår, at Midttrafik frem til 1. juli 2016 fortsætter som hidtil med at lade de øvrige trafikskaber betjene kunderne, og at det endelige valg af model for Midttrafiks betjening af rejsekortkunder træffes i maj 2016. Den mellemliggende periode skal benyttes til en grundig vurdering af, hvilken model der er bedst for Midttrafik og Midttrafiks kunder.*

### Sagsfremstilling

Baggrunden for den oprindelige beslutning af 6. marts 2015 var et ønske om en forbedret kundeoplevelse i form af bedre svartider på rejsekort henvendelser, ensartede åbningstider for alle Midttrafiks kunder, én entydig indgang for Midttrafiks kunder og en generel forenkling af Midttrafiks set up for kundebetjening.

Denne beslutning kan ikke gennemføres, fordi de øvrige parter i Bus & Tog-samarbejdet har modsat sig det. Der er nu to modeller for håndtering af rejsekort.

#### **Model 1**

Midttrafik kan indtræde fuldt ud i det fælles kundecenter inden for rammerne af gældende samarbejdsaftale – herunder, at Midttrafik besvarer kundehenvendelser, bidrager fuldt ud til det variable og det faste budget, og modtager honorar for besvarede henvendelser.

Det betyder, at Midttrafiks beslutning om at betjene egne rejsekortkunder og yde dem en bedre service ikke kan gennemføres.

#### **Model 2**

Midttrafik træder helt ud af det fælles kundecenter.

Midttrafik håndterer henvendelser via egne kanaler og systemer. Bidrager ikke til det variable og det faste budget og modtager ikke honorar for besvarede henvendelser.

Model 2 vurderes til ikke at være et reelt alternativ. En gennemførelse vil kræve, at Midttrafik skal opbygge eget kundehenvendelsessystem og lave integrationer til Rejsekort Kundecenters henvendelsessystem. Det vil ellers ikke være muligt at følge den enkelte kundes historik, hvilket er en forudsætning for at give kunderne en ordentlig service, idet. Samtidig vil modellen presse Rejsekort Kundecenter til, enten at skulle betjene eller videresende "Midttrafiks kunder". Da de øvrige selskaber ikke vil anerkende, at man kan afgrænse Midttrafiks kunder, vil det blive en umulig opgave. Denne løsning vil påføre alle parter omkostninger og vil ikke være hensigtsmæssig for kunderne.

**Valg af model**

Fuld udtræden af det fælles kundecenter er forbundet med væsentlige ulemper for Midttrafiks kunder og i modstrid med formålet med den oprindelige beslutning. Midttrafik er derfor nødt til at indtræde i det fælles kundecenter (Model 1).

Den nuværende samarbejdsaftale for Rejsekort Kundecenter giver 3 muligheder for "fuld deltagelse" i det fælles kundecenter.

**Model 1a**

Midttrafik indgår samarbejdsaftale med de øvrige selskaber og deltager fuldt i Rejsekort Kundecenter og håndterer sin andel af kundehenvendelserne ud fra den aftalte fordelingsnøgle.

Det vil betyde, at Midttrafik skal ansætte personale og afholde omkostninger til overhead. Der skal også afsættes ressourcer til den daglige koordinering med de øvrige selskabers kundecentre.

**Model 1b**

Midttrafik indgår samarbejdsaftale med de øvrige selskaber og men "outsourcer" sin andel af kundehenvendelserne til de øvrige trafiksselskaber – og betaler sig hermed fra opgaven via vores andel af de faste og variable omkostninger til Rejsekort Kundecenter.

**Model 1c**

Midttrafik indgår samarbejdsaftale med de øvrige selskaber og men "outsourcer" sin andel af kundehenvendelserne til en ekstern partner.

Ud fra en ren kundesynsvinkel er der ingen forskel på, om Midttrafik vælger model 1a, 1b eller 1c.

Fordelingen af opgaver mellem deltagerne i Rejsekort Kundecenter er baseret på fordelingsnøglen: indtægter på rejsekort, minus kontantbilletter. Den konkrete fordeling er tilfældig.

Det betyder, at uanset størrelsen af Midttrafiks kundeandel, vil hovedparten af Midttrafik kunder blive betjent af de øvrige selskaber, og hovedparten af de kunder som Midttrafik betjener i model 1a vil komme fra de øvrige selskaber. Hvis Midttrafiks kundeandel er 5 %, vil 5 % af "Midttrafik-kunderne" blive betjent af Midttrafik, mens de resterende 95 % vil blive betjent af de øvrige trafiksselskaber. Samtidig vil 95 % af de rejsekortkunder, Midttrafik betjener, komme fra de øvrige trafiksselskaber.

Det betyder, at Midttrafik ikke kan værdiforøge kundebetjeningen og forbedre kundeservicen for egne kunder. Kunderne får ikke bedre service, som ellers var Midttrafiks mål.

Hvis Midttrafik indgår i Rejsekort Kundecenter vil det give en øget kompleksitet i Midttrafik Kundecenter. Der vil skulle skabes plads til flere medarbejdere, der vil skulle deltages i daglig koordinering på tværs af selskaberne, lige som der ville kræves flere ressourcer på medarbejder- og ledelsesniveau til koordinering, planlægning af opgaven. Kompleksiteten vil påvirke løsningen af de øvrige opgaver, og perioder med særlig meget rejsekorttravlhed grundet forhold hos øvrige trafiksselskaber vil kunne påvirke Midttrafiks øvrige kundeservice negativt. Er der særlige problemer hos et af de store

selskaber, vil Midttrafik Kundecenter kunne blive ekstra belastet, på trods af en travlhed kan stamme fra en hændelse, som ikke påvirker kunder i Midttrafiks område.

Vurderingen er, at der er større risiko for økonomisk tab end gevinst ved at indtræde i Rejsekort Kundecenter – vel at mærke uden at det giver merværdi for kunderne.

### Økonomisk redegørelse for de variable omkostninger for fælles rejsekort kundecenter

Det fælles Rejsekort kundecenter varetages af medarbejdere fra de respektive trafikelskaber. Det fælles Rejsekort kundecenter håndterer en mængde henvendelser, skriftlige og telefoniske, og det trafikelskab, som håndterer henvendelserne, bliver honoreret for disse. Der er udarbejdet honoreringssatser afhængig af typen af henvendelse, f.eks. om den er skriftlig eller telefonisk. Mens det trafikelskab som håndterer henvendelsen bliver honoreret for ydelsen, tilfalder finansieringen trafikelskaberne på baggrund af deres indtægtsandel af de samlede rejsekortindtægter. I Midttrafiks tilfælde har man valgt ikke at modtage nogle henvendelser til det fælles Rejsekort kundecenter med undtagelse af henvendelser for kunder med betalingsaftale hos Midttrafik, som sendes til Midttrafiks kundecenter uden honorering. Midttrafik modtager derfor ingen honorering for besvarelse af henvendelser til det fælles kundecenter, men bidrager udelukkende med finansiering. Udgiften hertil har været præget af Midttrafiks indfasning af rejsekortet i løbet af 2015. Således var Midttrafiks andel af finansieringen af det fælles rejsekort kundecenter i januar 0,8 %, mens den i september var steget til 3,0 %.

De samlede udgifter til de variable omkostninger (besvarelse af henvendelser) i det fælles kundecenter var i 2015 budgetteret til 20,8 mio. kr., men allerede i september er dette beløb overskredet, idet der har været udstedt langt flere rejsekort i 2015 end ventet, hvilket har ført til flere kundehenvendelser. Bus & Tog forventer nu, at udgiften til det variable kundecenter bliver på 30,5 mio. kr. i 2015. For 2016 har Bus & Tog fået godkendt et variabelt budget på 38,5 mio. kr., selvom det fælles kundecenter ønskede et budget på 52 mio. kr.

I nedenstående tabel ses udviklingen i omkostninger til rejsekort kundecenter.

Rejsekort Kundecenter	Regnskab	Regnskab	Regnskab	Regnskab	Budget	Budget
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Variable omkostninger	8,1 mio. kr.	10,2 mio. kr.	22,2 mio. kr.	21,8 mio. kr.	30,5 mio. kr.	38,5 mio. kr.
Faste omkostninger*)			5,6 mio. kr.	7,0 mio. kr.	8,2 mio. kr.	8,2 mio. kr.

\*) I 2011 og 2012 var det en del af Rejsekort A/S - i 2013 overgik det til Bus & tog.

De variable omkostninger er øget voldsomt siden Midttrafik indtrådte og siden den første business case, og der er intet, der tyder på, at udviklingen stopper. Samtidig er Midttrafiks forbrug af interne ressourcer også markant, hvilket det forventes fortsat at gøre.

For Midttrafik hersker der en lang række økonomiske usikkerheder:

- Det fælles rejsekortkundecenter håndterer flere og flere henvendelser og samtidig stiger Midttrafiks rejsekortindtægter, hvilket indebærer, at udgiften vil stige markant i forhold til de ca. 1 mio. kr. der er ventet i 2015. Alene med et budget på 38,5 mio. kr. og en forventet indtægtsandel på 8 % forventes tallet at stige til 3,1 mio. kr. årligt fremadrettet.

- De samlede udgifter til det fælles rejsekort kundecenter er meget afhængige af de forskellige trafikelskabers strategi. Vælger et trafikelskab eksempelvis at putte komplicerede produkter på rejsekortet kan det medføre stigende henvendelsesudgifter, der ikke nødvendigvis følges af en tilsvarende mængde indtægter. I så fald vil Midttrafik få flere udgifter qua Midttrafiks rejsekortindtægtsandel på trods af, at Midttrafik ikke har foretaget ændringer.
- Bus & Tog arbejder på nye honorarsatser, og hvis disse som ventet øges, så vil det give en merudgift til Midttrafik i form af øget finansiering, da Midttrafik ikke besvarer henvendelser i det fælles rejsekort kundecenter, og dermed ikke får glæde af højere honorarsatser.

### **Det videre forløb**

Administrationen foreslår, at Midttrafik bibeholder den nuværende samarbejdsaftale med rejsekort kundecenter, hvor vi betaler det fælles kundecenter for at betjene Midttrafiks andel af kunder med rejsekort.

Beslutningen om rammen for Midttrafiks tilknytning til det fælles kundecenter foreslås truffet i maj 2016. Den mellemliggende periode skal bruges til at foretage en grundig vurdering af, hvilken model det ud fra en kundemæssig, forretningsmæssig og økonomisk synsvinkel er mest hensigtsmæssig for Midttrafik at vælge.

Et centralt element i analysen og vurderingen, er de fremtidige honorarsatser for det fælles kundecenter, hvilke Bus & Tog er i gang med at analysere og evaluere. Bus & Togs Direktørgruppe forventes at skulle tage stilling til fremtidige priser og honorarer for Rejsekort Kundecenter på møde den 4. april 2016. Allerede nu tyder det på, at der vil ske betragtelige stigninger.

Efter mødet i Direktørgruppen vil Midttrafik udarbejde indstilling til Bestyrelsen om anbefalingen skal være Model 1a, 1b eller 1c.

Forventningen er, at den endelige beslutning om Midttrafiks tilknytning til det fælles kundecenter skal udmøntes sommeren 2016.

### **Direktøren indstiller,**

- at Midttrafik frem til 1. juli 2016 bibeholder sin nuværende samarbejdsaftale med rejsekort kundecenter.
- at Midttrafiks administration foretager en grundig analyse og vurdering af hvilken model, der er den bedste for Midttrafik og laver en indstilling til bestyrelsens møde i maj 2016.

1-30-75-7-810-1-12

## 11. Flextrafiks mange transportordninger

### Resumé

Baggrunden for denne sag er en drøftelse på bestyrelsesmøde og repræsentantskabsmøde den 30. oktober 2015, om brug af de forskellige transportordninger i Flextrafik. De hviler på forskellige lovgivning og kan være svære at kommunikere og administrere.

Derfor lægger administrationen op til ændringer i Flextur.

### Sagsfremstilling

Baggrunden for denne sag er en drøftelse på bestyrelsesmøde og repræsentantskabsmøde den 30. oktober 2015, om brug af de forskellige transportordninger i Flextrafik. De vigtigste ordninger er: Individuel handicapkørsel, Flextur, Teletaxa, kommunal kørsel og regionens Siddende patienttransport. Ordningerne er beskrevet i oversigten nedenfor.

	Lovgivning	Serviceniveau	Formål med ordning	Antal ture på årsplan
Flextur	Lov om trafikskaber § 5	Dør til dør i gadeniveau.  Kun servicetid på hjælpemidler.	Del af kollektiv trafik.	96.900
Teletaxa	Lov om trafikskaber § 5	Dør til dør i gadeniveau eller stoppested. Kun servicetid på hjælpemidler	Del af kollektiv trafik. Ofte som erstatning for nedlagt busafgang.	14.950
Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede voksne	Lov om trafikskaber § 11	Servicetid til hjælpemidler. Kan visiteres til individuel servicetid.	Formålet er at ligestille svært bevægelseshæmmede borgere i samfundet med borgere uden fysisk handicap, for så vidt angår transportmuligheder med kollektiv trafik. Krav på 104 ture/år. (Aarhus giver 125 ture/år)  Målgruppe: Kun til fritidsformål. Ikke til	177.200

			lægen mv. Kun voksne. Krav om visiteret ganghjælpemiddel. Bestiller kan udvide målgruppen. Kommunen kan udvide målgruppen.	
Lægekørsel	Sundhedsloven § 170	Servicetid til hjælpemidler. Kan visiteres til individuel servicetid.	Tilbyde kørsel til læge/speciallæge eller godtgørelse for billigste forsvarlige transportmiddel.  Målgruppen er førtidspensionist og folkepensionist.	31.850
Genoptræningskørsel	Sundhedsloven § 172 og Serviceloven	Servicetid til hjælpemidler. Kan visiteres til individuel servicetid.	Tilbyde kørsel til genoptræning eller godtgørelse for billigste forsvarlige transportmiddel	42.750
(Special)skolekørsel	Folkeskoleloven § 26	Aftales med kommunen	Befordring af elever, der af skolemyndighederne er henvist  til undervisning på andre skoler end distriktsskolen eller efter de normale regler for skolekørsel.	73.750
Siddende patienttransport	Sundhedsloven § 171	Servicetid til hjælpemidler. Kan visiteres til individuel servicetid.	Befordring og godtgørelse ydes til behandling på regionale sygehuse.  Målgruppe: kan ikke tage bussen eller toget på grund af helbred. For ikke pensionister også afstandskrav	398.000

Udbredelsen af de forskellige transportordninger i Flextrafik er også forskellig. Nogle kommuner anvender Flextrafik 100 % til den enkelte ordning, og andre kommuner anvender Flextrafik som supplement til kommunalt aftalt kørsel.

Bilag 1 viser udbredelsen af forskellige former for kommunal kørsel i Flextrafik.

## Udfordringer ved faktisk anvendelse af transportordninger

### For Kunden

- Individuel handicapkørsel til ikke fritidsformål  
Individuel handicapkørsel er ikke til sygehusbehandling, læge og speciallæge jf lovgivningen. Midttrafik henviser kunden til at bruge Flextur eller visiteret kørsel. Flextur er dyrere end individuel handicapkørsel for kunden.

Lovgivningsmæssigt er der en gruppe (ikke pensionister), som ikke har krav på visiteret kørsel til læge, tandlæge og fysioterapi, men som er omfattet af individuel handicapkørsel. Derfor omgår nogle kunder reglerne ved at bestille en individuel handicapkørsel til en konkret adresse i stedet for at nævne f.eks. lægehuset.

Se bilag 2 om kvalitetsstandard i Individuel handicapkørsel

- Serviceniveau i Flextur  
Flextur er kollektiv trafik efter § 5 i lov om trafikselskaber. Det er *ikke* visiteret kørsel efter § 11 i lov om trafikselskaber eller efter sundhedsloven og serviceloven. I kollektiv trafik skal kunden normalt være selvhjulpnen. En buschauffør hjælper ikke kunden med ind- og udstigning samt ankomst til stoppestedet/kantstenen.

Flextur er i dag fra gadedør til gadedør selv om Flextur er kollektiv trafik. Bestyrelsen besluttede den 26. august 2007 (punkt 2) at åbne Midttur (nu Flextur) med det serviceniveau, som var i VAFTTUR og PlusTur. Her hed serviceniveauet: dør til dør. Kunden kan derfor alligevel have en berettiget forventning om, at blive hjulpet fra gadedør til vognen.

Udfordringen er, at leverandøren ikke bliver betalt for denne service og vognløbet er ikke planlagt til at denne service tager tid. Når chaufføren holder fast i chauffør-reglerne, oplever kunden det som dårlig kundeservice.

### For bestiller

- Henvisning af visiteret kørsel til Flextur  
Lovgivningsmæssigt er det i orden, at kommuner henviser til kollektiv trafik - herunder Flextur. Der er dog tre udfordringer:
  1. En henvisning til Flextur flytter det meste af udgiften fra sundhedsområdet til kollektiv trafik området.
  2. Flere kommuner henviser kunder til Flextur med efterfølgende godtgørelse af kundens egenbetaling. Det gælder f.eks. ved lægekørsel og genoptræningskørsel. Udfordringen kommer, hvis kommunen visiterer "for hårdt", forstået sådan, at kunder, der har brug for servicetid henvises til Flextur, hvor der ikke er servicetid. Overordnet set er kommunens samlede udgift ens (forskel i egenbetaling på 4 kr./tur og modtagelse af turbestilling flytter fra kommunen til Flextrafik.
  3. Kommunen henviser til Flextur, når den ganghandicappede har opbrugt de 104 ture/år, som kunden har krav på. Kommunerne har dog mulighed for at visitere til flere handicapture end de 104 pr. år hvilket i dag sker i enkelte kommuner Aarhus Kommune bevilger alle handicapkunder 125 ture pr. år.

- Kommunens anvendelse af servicetid  
I visiteringen eller i turbestillingen skal kommunens medarbejder tage stilling til ekstra servicetid. Når kommunen har valgt, at kunden skal køre med en visiteret befordringsordning (og ikke Flextur), bliver der generelt visiteret til den nødvendige servicetid.

### **For leverandøren**

Udfordringen for leverandøren er, at der ikke er overensstemmelse mellem afregning til vognmanden og den service, som kunden kan forvente. I Flextur kan kunden forvente at blive hjulpet fra gadedør til gadedør, hvilket tager tid. Der er ikke afsat servicetid i planlægningen af turen, hvilket vil sige, at chaufføren bliver udelukkende afregnet for køretiden.

I dag vurderer Midttrafik, at der er manuelt tillæg af ekstra servicetid på ca. 7 % af Flextur-turene.

### **For Midttrafik**

- Leverandører der klager over manglende betaling for udført arbejde  
Der er kunder, som anvender Flextur, selv om de ikke er selvhjulpne. Det medfører ekstraarbejde for Midttrafik at pålægge serviceminutter på en tur efterfølgende. Midttrafik pålægger ekstra servicetid på ca. 7 % af Flexture.
- Vogn, der bliver forsinket, fordi chauffør hjælper en svag kunde i Flextur  
Det kan få konsekvenser for resten af vognløbet, at en kundes indstigning tager længere tid end planlagt. Andre kunder kan komme for sent i forhold til aftale/bestilling med Midttrafik. Forsinkelser medfører, at kørslen bliver dyrere.

### **Løsningsforslag**

Der er flere tiltag, der kan fremme sikker og stabil drift i Flextrafik: To er:

#### **1. Serviceniveauet i Flextur ændres fra "gadedør til gadedør" til "kantsten til kantsten"**

Dette tydeliggør, at Flextur er kollektiv trafik efter § 5 i lov om trafikkselskaber, hvor kunder skal være selvhjulpne. Det skal fortsat være muligt at medtage hjælpemidler. Servicetiden på hjælpemidler dækker kun at få hjælpemidlet ind og ud af vognen. Det dækker ikke den eventuelle fornødne ekstra servicetid, som kunden kan have behov for til følge/hente. Der er få kunder, som ikke opfylder kravene til Flextur.

Movia og NT har serviceniveau kantsten til kantsten. Movia kontakter kommunen, hvis en enkelt kunde bør køre kommunalt visiteret kørsel i stedet for Flextur.

Sydtrafik har samme serviceniveau som Midttrafik og oplever lignede udfordringer med servicetider. FynBus tilbyder ikke Flextur.

Konsekvenser for Kunden: Kunder, som ikke selv kan komme til kantsten, kan i princippet ikke køre Flextur. Ændringen udelukker dog ikke, at svage kunder stadig kan bestille Flextur. En chauffør/Midttrafik efterlader ikke en svag kunde. Disse kunder bør i stedet køre visiteret kørsel.



Konsekvenser for Kommunen: Kommuner, som i deres kvalitetsstandard henviser til brug af Flextur, skal tilpasse standarden til det nye Flextur serviceniveau.

Konsekvenser for Midttrafik: Overensstemmelse mellem regler for kunden og leverandøren vil medføre, at Midttrafik ikke så ofte står i dilemmaer. Midttrafik vil være i dialog med kommunerne om behov for informationsmateriale til kunder. Ændringen vil kunne afstedkomme negative reaktioner fra handicaporganisationerne. Dette opleves dog ikke som et problem hos Movia og NT.

## **2. Hensigtsmæssigt snit mellem kommunal visiteret kørsel og brug af Flextur til visiteret kørsel**

Kommuner, der henviser til Flextur og godtgørelse, opfordres til at have en visitering, hvor kun borgere, der ikke har brug for servicetid, henvises til Flextur. Dette kan medføre, at der skal ske en revisitering og at kommunens kvalitetsstandard for visiteret kørsel skal harmoniseres med de nye/præciserede regler i Flextur.

Konsekvenser for Kunden: Kunden bliver visiteret til en ordning, som passer til kundens funktionsniveau. Kunden vil opleve en bedre service.

Konsekvenser for Kommunen: Det vil være forbundet med merarbejde, at der eventuelt skal laves ny kvalitetsstandard og borgere skal revisiteres. Hvis kunden altid søger refusion af egenbetaling i Flextur, vil der samlet for hele kommunen ikke være de større økonomiske konsekvenser – ud over betaling for den nødvendige servicetid.

Konsekvenser for Midttrafik: Leverandøren får betaling for udført arbejde.

## **Direktøren indstiller,**

- at serviceniveauet i Flextur og teletaxa ændres fra "gadedør til gadedør" til "kantsten til kantsten".
- at Midttrafik retter henvendelse til kommuner om at følge op på om kommunens kvalitetsstandard er i overensstemmelse med serviceniveauet i Flextur.

## **Bilag**

- Bilag 1 Udbredelse af kommunale transportordninger i Flextrafik
- Bilag 2 Midttrafiks kvalitetsstandard for handicapkørsel - revideret 10.11.2015

1-15-0-75-42-15

## 12. Indstilling om Midttrafiks bedste busselskab

### Resumé

*I efteråret 2015 løb incitamentsprogrammet Midttrafiks bedste busselskab af stablen. Programmet er en årlig tilbagevendende begivenhed. I sagsfremstillingen beskrives formålet, resultatet, modtagelsen blandt busselskaber og chauffører samt anbefalinger til, hvordan modellen kan udvides i 2016.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik har to incitamentsprogrammer for leverandører:

- Bedste busselskab, er en kollektiv bonusordning, der er målrettet busselskaberne. Her belønnes busselskabet, med den højeste kundetilfredshed, med en bonus på 100.000 kr. Bedste busselskab gennemføres som en kundetilfredhedsmåling.
- Bedste chauffør, er et individuelt incitamentsprogram, der er målrettet chaufførerne. Her har den enkelte chauffør mulighed for at vinde en bonus på 10.000 kr. + en bonus til sit busselskab på 25.000 kr. De øvrige finalister får hver en bonus på 5.000 kr. Det er kunderne, der nominerer deres yndlingschauffør og efterfølgende stemmer på, hvem der skal have titlen.

Bedste busselskab blev gennemført i uge 40 af et uvildigt analysebureau. Kundernes tilfredshed blev målt ved at spørge til chaufførens service og kørsel, rengøringen i bussen – og kundens samlede vurdering af rejsen. Der blev kun spurgt til forhold, som busselskaber og chauffører har direkte indflydelse på.

I perioden blev der gennemført min. 100 interviews pr. busselskab, der kører på A-kontrakt for Midttrafik. Forud for målingen blev der lavet en særlig kommunikationsindsats til busselskaberne bl.a. en informationsfolder, der beskriver formålet, præmien og afviklingen, og et metodenotat, der beskriver indsamlings- og beregningsmetoden.

#### Formålet med Bedste busselskab

Formålet er at sætte fokus på god kundeservice hos busselskaberne. Det er vigtigt, at ledelsen i busselskaberne er bevidste om, at forhold som chaufførens service og kørsel har stor betydning for kundernes samlede tilfredshed. Herudover er det en anerkendelse til de busselskaber, der leverer et højt serviceniveau over for Midttrafiks kunder.

#### Kunderne er tilfredse

Målingen viser, at busselskaberne generelt får en høj tilfredshedsscore af kunderne. Niveaulet ligger mellem 7,45–8,89 på en skala fra 0-10. Se rapport i bilag.

Malling Turistbusser vinder med den højeste tilfredshedsscore titlen som Midttrafiks bedste busselskab 2015. Busselskabet scorer højest på både chaufførens service, chaufførens kørsel og på den overordnede tilfredshed med rejsen. Malling Turistbusser modtager en bonus på 100.000 kr. og får lov til at dekorere busserne med diplomklistermærker.

Venøbussen, Holstebro Turistbusser og De Gule Busser er placeret i toppen lige efter Malling Turistbusser.

### **Reaktioner fra busselskaber og chauffører**

Mange busselskaber har taget kampagnen til sig og giver udtryk for, at de synes, det har været et godt tiltag, der skaber fokus på god kundeservice i busserne. Målingen gør resultatet meget konkret for det enkelte busselskab, da det tydeligt viser, hvordan de præsterer - set med kundernes øjne. Flere busselskaber har efterfølgende bedt om at få deres resultat præsenteret og uddybet, så det kan bruges til konkrete initiativer i arbejdet med at give kunderne en bedre service.

Kåringen af de bedst placerede busselskaber (nr. 1 – 4) foregik hos busselskaberne. Her mødte chaufførerne talstærkt op, og der var stor stolthed forbundet med kåringen.

Enkelte busselskaber har været mere forbeholdne over for, om konkurrencen er lige, da der kan være forskel på, om man kører bybus, eller om man kører andre rutetyper. Herudover blev der inden målingen spurgt til, om 100 interviews pr. busselskab er nok – og om små og store selskaber skal have samme antal respondenter. Analysebureauet sikrer, at den valgte metode giver en lige konkurrence for både små og store busselskaber.

### **Budget**

Bedste busselskab var budgetsat til 300.000 kr. og holder sig inden for budgettet. Der er udbetalt bonus på 100.000 kr. til det vindende busselskab. Herudover har der været udgifter til kundetilfredshedsmålingen bl.a. dataindsamling og rapportering. Budgettet dækker desuden markedsføring over for busselskaber og kunder samt udgifter i forbindelse med kåring af vinderen og 2, 3 og 4. pladsen.

Udgifterne til kundetilfredshedsmålingen er i alt 173.750 kr. De samlede udgifter til markedsføring og kåring er i alt 22.790 kr.

### **Udvidet model i 2016**

Bedste busselskab vil være en årlig tilbagevendende begivenhed, som en del af Midttrafiks samlede incitamentsprogram for leverandørerne.

I 2016 anbefales det, at modellen udvides til at have to målinger. Den ene skal være den måling, som busselskaber og chauffører kender i uge 40. Den anden måling skal være ukendt for busselskaber og chauffører, som minder om mystery shopping i butikker. Det vil være med til at sikre et mere robust datagrundlag med flere interviews og en mere sikker måling, hvor kunderne spørges på forskellige tidspunkter af året.

Herudover anbefales det, at der indarbejdes følgende parametre i modellen:

- Antal kvalitetsbrist, som Midttrafik har registreret om busselskabet. En kvalitetsbrist er en fejl, skade eller mangel, som busselskabet, med baggrund i kontrakten, er forpligtet til at udbedre.
- Antal kundeforhøvelser (kundeforhøvelser) som Midttrafik har modtaget om busselskabet.
- Chaufførernes deltagelse på Fly High.

---

Antal kvalitetsbrist og kundeførelser (kundeførelser) skal sammenholdes med det enkelte busselskabs køreplantimer. Deltagelse på Fly High skal sammenholdes med det antal chauffører, som busselskabet har på de pågældende ruter. De tre parametre er alle vigtige for kundens samlede tilfredshed med at være kunde hos Midttrafik.

I 2016 anbefales det desuden, at den samlede bonussum bliver 500.000 kr. Der vil blive udbetalt bonus til de tre bedst placerede busselskaber, og der vil være gaver til de chauffører, der kører for busselskaberne. Midlerne findes inden for administrationsbudgettet.

Midttrafik er i samarbejde med Epinion i gang med at lave et forslag til en udvidet model med de nye parametre. Den nye model skal herudover sikre lige konkurrencevilkår og incitament for alle busselskaber - både de busselskaber der kører ruter med få kunder, og de busselskaber der kører ruter med mange kunder. Det betyder, at bonuspuljen på 500.000 kr. deles i to, og at der i de to bonuspuljer, vil være bonus til nr. 1, 2 og 3.

### **Direktøren indstiller,**

- at bestyrelsen tager evalueringen af Bedste busselskab 2015 til efterretning.
- at bestyrelsen godkender, at Bedste busselskab i 2016 udvides, så der laves to årlige målinger, og at modellen herudover indeholder parametrene: kvalitetsbrist, kundeførelser og deltagelse på Fly High. Herudover hæves bonussummen til 500.000 kr. i 2016.

### **Bilag**

- Bedste busselskab 2015\_FINAL

1-22-1-15

## 13. Forventet regnskab efter 3. kvartal 2015

### Resumé

Vedlagt er en beskrivelse af den økonomiske situation for Midttrafik, udarbejdet på baggrund af en vurdering af de foreliggende data pr. 30. september 2015.

### Sagsfremstilling

Som led i økonomiopfølgningen, har administrationen foretaget et skøn over det forventede regnskab for Midttrafik for 2015.

Budgetafvigelse for de enkelte forretningsområder er gennemgået i notat om forventet regnskab for 2015, mens de forventede budgetafvigelser for de enkelte bestillere fremgår af de vedlagte oversigter til notatet.

I hovedtræk forventes følgende budgetafvigelser for forretningsområderne.

På busområdet forventes der en nettomindreudgift på 0,3 mio. kr. Busudgifterne forventes at være 0,5 mio. kr. under budgettet, mens busindtægterne forventes at være 0,2 mio. kr. under budgettet.

De samlede udgifter på busdrift forventes at blive på 1.420,0 mio. kr. I forhold til seneste forventede regnskab nedjusteres udgifterne med 8,5 mio. kr., hvilket særligt skyldes en tilbagebetaling fra Busselskabet Aarhus Sporveje til Aarhus Kommune for restproduktionen i 2014.

Indtægterne forventes at blive på 703,2 mio. kr., hvilket er stort set uændret i forhold til budgettet.

På handicapområdet forventes et merforbrug på 1,6 mio. kr. i forhold til budgettet. Der visiteres flere borgere med hjælpemidler, hvilket indebærer flere serviceminutter og deraf øget betaling til vognmændene.

For Flexture og Teletaxa forventes stigende nettoudgifter på 1,1 mio. kr. Dette skyldes opstart af Flextur-kørsel i Horsens og Skanderborg Kommune samt en forventning om flere kørte ture.

Kan-kørsel, som består af Kommunal kørsel og Siddende patientbefordring, forventes at udvise mindreudgifter i forhold til det budgetterede på 40,2 mio. kr. Dette skyldes primært, at Fynbus og Sydtrafik har nedjusteret det forventede antal kørsler, hvilket har en besparende effekt på 44,7 mio. kr. Den resterende merudgift på 4,5 mio. kr. skyldes udvidelse af kørsel i flere kommuner.

På togdriften forventes flere passagerindtægter end budgetteret. Den forventede nettoudgift til togdrift er 0,9 mio. lavere end budgettet.

---

Nettoudgifterne til Trafikselskabet – administration og fællesaktiviteter – forventes at balancere i 2015.

Udgifterne til Letbanesekretariat forventes at balancere i forhold til budgettet.

Udgifterne til rejsekort forventes i 2015 samlet set at blive 1,2 mio. kr. lavere end budgetteret. Besparelsen skyldes hovedsageligt en udskydelse af regionale ekstrabestillinger fra 2015 til 2016.

Bestillerne tilbydes foreløbig samlet afregning for 2015 for alle driftsområder på baggrund af det forventede regnskab. I så fald skal Midttrafik orienteres herom af bestilleren senest den 6. januar.

### **Direktøren indstiller,**

**at** bestyrelsen tager afrapporteringen til efterretning

### **Bilag**

- Bilag 1 Forventet regnskab 3. kvartal

1-22-1-15

## 14. Orientering om nøgletal for offentlig buskørsel Regnskab 2014

### Resumé

Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport om nøgletallene for trafikselskabernes regnskaber. Rapporten vedr. regnskab 2014 er offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Administrationen orienterer her om de væsentligste resultater.

### Sagsfremstilling

Rapporten med nøgletal for regnskab 2014 er offentliggjort. Et uddrag af nøgletallene ses her.

Trafikstyrelsens nøgletal for buskørsel 2014							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Driftsudgifter (mio. kr.)	3.166,0	49,3	539,6	578,6	1.381,9	654,6	6.370,0
Salgsudgifter (mio. kr.)	214,9	1,1	14,4	34,9	52,5	52,7	370,5
Administration/personale (mio. kr.)	168,6	3,1	35,6	27,4	64,6	30,3	329,6
Bruttoudgifter (mio. kr.)	3.549,5	53,5	589,6	640,9	1.499,0	737,6	7.070,1
Antal køreplantimer (afrundet)	4.323.000	83.400	610.400	826.000	2.030.000	909.000	8.781.000
Driftsudgifter %	89%	92%	92%	90%	92%	89%	90%
Salgsudgifter %	6%	2%	2%	5%	4%	7%	5%
Administration/personale %	5%	6%	6%	4%	4%	4%	5%
Driftsudgifter pr. køreplantime	732	591	884	700	681	720	725
Salgsudgifter pr. køreplantime	50	13	24	42	26	58	42
Adm/personaleudgifter pr. køreplantime	39	37	58	33	32	33	38
Bruttoudgift pr. køreplantimer	821	641	966	776	738	811	805
* BAT = Bornholms Trafikselskab, NT = Nordjyllands Trafikselskab							

Tallene viser at Midttrafik er blandt de trafikselskaber i Danmark, hvor den største andel (92 %) af udgifterne anvendes til egentlig buskørsel. Midttrafik er fortsat landets billigst administrerede trafikselskab. Administrationsudgifterne pr. køreplantimer er på 32 kr. 4 % af udgifterne anvendes på administration.

Trafikstyrelsens rapport indeholder ligeledes en sammenligning af indtægter hos de forskellige trafikselskaber. Den ser således ud:

Trafikstyrelsens nøgletal for buskørsel 2014							
	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Selvfinansieringsgrad	47%	57%	40%	43%	47%	40%	45%
Indtægt pr. køreplantage (kr./time)	385,1	369,1	387,8	331,1	350,7	326,0	366,0
Tilskud pr. indbygger (kr./indb.)	737,9	570,7	721,5	511,9	612,7	757,4	680,3

Opgørelsen viser at Midttrafik – bortset fra Bornholm – og sammen med Movia, har landets højeste selvfinansieringsgrad – altså den andel af udgifterne der finansieres af kundernes køb af kort og billetter.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

### Bilag

- Bilag 1 Off Bus R2014



1-30-78-8-1-15

## 15. Orientering om Takst Vest-arbejdet

### Resumé

Rigsrevisionen og Statsrevisorerne rejste i sensommeren kritik af trafikselskaber og togoperatører for den manglende harmonisering af selskabernes takster og det forhold, at mange kunder fandt brugen af kollektiv trafik vanskelig på grund af komplekse og uforståelige takstsystemer. Derfor bad Transport- og Bygningsministeren på et møde med den 9. september 2015 Trafikselskaberne og togoperatørerne om at iværksætte et arbejde med et forenkle takststrukturen.

På den baggrund har trafikselskaber og togoperatører i hele Danmark iværksat et arbejde med at gøre takstsystemerne mere enkle og forståelige for kunderne. Arbejdet er delt op i 2. Der foregår et arbejde på Sjælland og et andet arbejde vest for Storebælt – kaldet Takst Vest. Baggrunden for den opsplitning er, at sammenhængen mellem bus og tog på Sjælland – og især i Hovedstadsområdet - er væsentlig anderledes end den er i Jylland og på Fyn.

Midttrafik deltager i arbejdet vest for Storebælt. Arbejdet er organiseret med deltagelse af alle vstdanske trafikselskaber, DSB, ARRIVA, Trafikstyrelsen og Bus&Tog. Det forventes, at de første resultater af arbejdet kan forelægges Transport- og Bygningsministeren inden jul.

### Sagsfremstilling

Udfordringen i de nuværende takster kan primært henføres til begrebet "Takstområder". I Midttrafik er der 4 takstområder – Øst, Syd, Midt og Vest. Afhængig af om en rejse krydser et takstområde eller ej, er der forskellige regler for beregning af takster. En rejsekortrejse på tværs af et takstområde takstfastsættes f.eks. af togoperatørerne – også selv om det er med bus. Kontantbilletter for busrejser på tværs af takstområder fastsættes af trafikselskaber mens kontantbilletter til tog fastsættes af togoperatører. Indenfor takstområder fastsættes takster for både bus og tog af trafikselskaber. Reglerne er komplekse, og vanskelige at forklare kunderne. Nogle af de centrale kritikpunkter af det nuværende takstsystem handler om:

- Man kan ikke altid stole på, at rejsekortrejser er billigere end kontantbilletter.
- Takster afhænger af takstområder – som er vanskelige at forstå for kunder og ikke altid logiske. F.eks. er en rejse fra Horsens til Aarhus en takstområdekrydsende rejse – en tur fra Silkeborg til Aarhus er ikke.
- Prisen for i øvrigt sammenlignelige rejser kan være meget forskellige. Rejser man f.eks. fra Odder til Horsens skal man betale togoperatørtakst på et rejsekort – skal man fra Odder til Aarhus er det til Midttrafik takster. Det giver store forskelle i takster på i øvrigt næsten sammenlignelige rejser.
- Regler for Ungdomskort og off-peak rabat er svære at forstå. Fri brug af Ungdomskort gælder kun indenfor for et takstområde – rejser man på tværs skal man betale ekstra. Off-peak rabat gives også kun indenfor et takstområde – på tværs af takstområder får man ingen off-peak rabat.

Mange af de problemer der er med de nuværende takster skyldes takstområderne. Derfor arbejdes der også med afskaffelse af det begreb i et kommende takstsystem. Samtidig arbejdes der med adskillelse af bus og togtakster, så togtakster generelt vil blive højere end bustakster. Det vurderes, at kunderne godt vil kunne forstå dette, da togrejser som oftest er hurtigere og mere komfortable. På lokalbaner og letbaner forudsættes fortsat anvendt "bustakster", og det nuværende system med gratis omstigning fra en togrejse til f.eks. en bybusrejse forudsættes fortsat. Udfordringerne i et nyt takstsystem handler primært om håndtering af kombinationsrejser – altså rejser hvor der både anvendes bus (ud over det gratis omstigningsområde) og tog. Desuden er der bl.a. en udfordring i forhold til håndtering af periodekort, som i dag er gyldige til både bus og tog indenfor takstområder, og der er udfordringer i forhold til togstrækninger hvor der kører landsdækkende tog parallelt med lokalbaner. Sidstnævnte problematik findes ikke i Midttrafik. Det forventes, at Transport- og Bygningsministeren orienteres om status på arbejdet inden jul – og at et nyt takstsystem kan indføres i forbindelse med normalt takstskifte i 2017. Transport- og Bygningsministeren har bedt om en status for arbejdet (bilag 1) og trafikvirksomhederne i Vestdanmark har svaret tilbage, at en sådan vil blive sendt til ministeren (bilag 2). Forslag til nyt takstsystem vil blive forelagt Bestyrelsen inden implementering.

### **Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

- Bilag 1 Brev til de vstdanske trafikvirksomheder om takster
- Bilag 2 Vstdansk takstsamarbejde

1-7-3-15

## 16. Orientering om offentlig høring af forslag til kollektiv trafikplan 2017 for Aarhusområdet

### Resumé

*Midttrafik har udarbejdet et forslag til samlet kollektiv trafikplan for busser og letbane i Aarhusområdet til iværksættelse i forbindelse med letbanens start i 2017. Forslaget er fremsendt til politisk behandling i Region Midtjylland og Aarhus Kommune mhp. en godkendelse af, at trafikplanforslaget sendes i offentlig høring i starten af 2016.*

### Sagsfremstilling

Midttrafik har i starten af november 2015 fremsendt 'Forslag til Kollektiv Trafikplan 2017 for Aarhus-området - tilpasning til letbanen' til Region Midtjylland og Aarhus Kommune mhp. at godkende, at trafikplanforslaget sendes i offentlig høring i januar/februar 2016.

Trafikplanforslaget er udarbejdet af Midttrafik med inddragelse af Aarhus Kommune og Region Midtjylland og ud fra den økonomiske ramme, de to bestillere har sat for planen.

Forslaget beskriver de ændringer, der skal ske i buskørslen i Aarhusområdet, når hele letbanens etape 1 åbner i oktober 2017. Det indebærer en årlig reduktion af den nuværende buskørsel på cirka 83.000 køreplantimer, heraf cirka 68.000 bybustimer i Aarhus Kommune og 15.000 regionale bustimer.

Både Midttrafik, Aarhus Kommune og Region Midtjylland vurderer, at det vil være afgørende for modtagelsen af letbanen, at der findes en balance mellem afkortning og direkte busbetjening, som kan justeres efter de første driftserfaringer. Derfor er der både foreslået reduktioner i busdriften parallelt med letbanen og i andre områder, hvor det vurderes, at der i dag er en vis overkapacitet.

Regionsrådet og Aarhus Byråd har godkendt, at Midttrafik sender trafikplanforslaget i offentlig høring mhp. at få bemærkninger til forslaget.

Efter behandling af de bemærkninger, Midttrafik modtager ved høringen, tilrettes planen, som efterfølgende vil blive sendt til godkendelse i Regionsrådet og Aarhus Byråd. Dette forventes at ske medio 2016. Bestyrelsen til blive orienteret om høringssvar og den endelige trafikplan.

### Direktøren indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

**Bilag**

- Bilag 1 Forslag til Kollektiv trafikplan 2017\_061115
- Bilag 2 - bilag 1 til Kollektiv Trafikplan 2017\_061115
- Bilag 3 - Bilag 2 til Kollektiv Trafikplan 2017\_061115

1-15-0-77-3-10

## 17. Orientering om undersøgelse fra Passagerpuls

### Resumé

Passagerpuls hos forbrugerrådet TÆNK har til formål at sætte fokus på passageres samlede rejse med den kollektive trafik, skabe ny viden samt sikre, at passageres interesser varetages af en uafhængig instans.

Som en aktivitet under dette har Passagerpuls i september 2015 indsamlet information via spørgeskemaer i blandt andet Midttrafiks busser.

Denne orientering redegør for resultatet af Passagerpulsens undersøgelse.

### Sagsfremstilling

Den 24. september var Passagerpuls på besøg i 3 midtjyske byer: Horsens, Silkeborg og Viborg, hvor de indsamlede kundeoplevelser. Som supplement hertil var der i andre busser informationsmateriale fra Passagerpuls, som gav øvrige kunder mulighed for deltagelse i spørgeskemaundersøgelsen.

Der blev i alt indsamlet 208 besvarelser blandt Midttrafiks kunder, heraf 52 deltagere fra Passagerpulsens 'roadtrip' og 156 via online deltagelse.

### Resultater

Spørgerammen indeholder 8 spørgsmål, hvor 4 spørgsmål vedrørende god tone og opførsel vil være gennemgående for alle deltagende trafikkselskaber. Øvrige spørgsmål er udvalgt af Midttrafik til formålet.

#### Spm. 1: Siddepladser

94 % af de adspurgte kunder fik en siddeplads i bussen den pågældende dag.

#### Spm. 2-5: God tone og opførsel

74 % oplever overordnet, at der er en god tone og opførsel i busserne.

Blandt de 152, der fra tid til anden oplever en mindre god tone i bussen, angiver 75 %, at det sker 1 gang om ugen eller mindre.

Den dårlige tone og opførsel angives af flest som adfærd fra andre kunder, men mange har også oplevet, at chaufføren har talt grimt til passagerer (jævnfør tabel nedenfor).

Mest oplevede hændelser	Andel
Passagerer der talte meget højt i mobiltelefon eller med andre passagerer	63%
Passagerer der optog mere end en siddeplads, f.eks. ved at sætte sig yderst eller placere bagage på det andet sæde	50%
Passagerer der ikke giver plads for ældre, gangbesværede, barnevogne mv.	42%
Passagerer der talte grimt til chaufføren eller medpassagerer	39%
Chauffører der talte grimt til passagererne	37%

God tone og opførsel i busserne har 'stor' eller 'afgørende' betydning for 70 % af de adspurgte kunders samlede tilfredshed med busrejsen med Midttrafik.

**Spm. 6: Chaufførens mulighed for at vise god opførsel og service**

82 % angiver at chaufføren bedst viser god opførsel og service ved at smile og byde kunden velkommen i bussen.

51 % angiver også, at chaufføren bør informere om fx forsinkelser og eventuelle uheld på vejen.

**Spm. 7: Kundens mulighed for at vise god opførsel og hensyn**

49 % af adspurgte kunder tilkendegiver, at de som kunder bedst udviser god opførsel og hensyn ved henholdsvis at 'have penge/buskort klar ved indstigning' og ved at 'rejse sig for ældre/gangbesværede'.

48 % angiver, at kunder viser god opførsel og hensyn ved at undlade at tale højt i mobiltelefon.

**Spm. 8: Hvad kan gøre kunden glad under deres rejse med Midttrafik**

192 af de deltagende kunder valgte af svare på dette afsluttende åbne spørgsmål. Kunderne er generelt optagede af flere ting, men der er nogle klare tendenser i kommentarerne.

42 % angiver buschaufførens opførsel som et af de væsentlige forhold, for at få en god rejseoplevelse med Midttrafik.

26 % angiver rettidighed som en væsentlig faktor for en god rejseoplevelse.

I de tilfælde hvor kunde-kommentarerne er rutespecifikke, vil det blive fulgt op i relevant omfang. Resultaterne derudover er ikke henførbare til rute, område mv.

Overordnet viser resultaterne og i særdeleshed kundernes åbne kommentarer, at chaufførerne har en stor indflydelse på kundens oplevelse af busrejsen. Dette understøtter Midttrafiks aktiviteter indenfor fx chaufføruddannelse.

Der er på nuværende tidspunkt ikke udarbejdet en sammenligning på tværs af trafikselskaber, da Passagerpuls'en afventer flere målinger. Passagerpuls'en forventer at kunne fremsende en oversigt over alle deltagende trafikselskabers resultater ultimo februar 2016. Sammenligningen vil kun kunne foretages på gennemgående spørgsmål omkring god tone og opførsel.

**Økonomi**

Orienteringen har ingen økonomiske konsekvenser.

**Kundemæssige konsekvenser**

Orienteringen har ingen kundemæssige konsekvenser.

**Kommunikation**

Orienteringen og undersøgelsesresultater er viderekommunikeret internt til videre brug for bl.a. chaufføruddannelse.

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning.

1-23-4-8-11

## 18. Orientering om installation af sikkerhedsudstyr og videoovervågning i Midttrafiks busser

### Resumé

*Med henblik på at øge sikkerheden for såvel kunder som chauffører har bestyrelsen godkendt administrationens indstilling om indkøb og installation af sikkerhedsudstyr og videoovervågningsudstyr i alle regionale busser og bybusser. Nedenfor følger en status på projektet.*

### Sagsfremstilling

Bestyrelsen godkendte i december 2014 indkøb af videoovervågning og sikkerhedsudstyr til Midttrafiks A-kontraktbusser. Indkøbet blev foretaget som et tilkøb i forbindelse med indkøbet af realtidsudstyr til alle busserne.

Installation af sikkerhedsudstyret har to formål:

- En præventiv effekt, der via piktogrammer i busserne skal reducere risikoen for hændelser, og dermed forøge sikkerheden for kunder og chauffører
- At sikre politiet et bevismateriale i tilfælde af hændelser med vold eller trusler mod kunder og chauffører

Der blev godkendt indkøb til bybusser og busser på regionale ruter, som ikke i forvejen har installeret nogen typer af sikkerhedsudstyr. Busser på lokale ruter var således undtaget i indstillingen. Disse busser vil i stedet få installeret overvågningsudstyr i forbindelse med gennemførelse af udbud, hvor Midttrafik som en fast del kræver, at bussen er forsynet med videoovervågning og lydoptagelse ved chaufførpladsen.

Der følger nedenfor en status på administrationens arbejde med installere udstyr i alle Midttrafiks A-kontraktbusser.

### Gennemgang af busser med udstyr

Midttrafiks busser har i dag flere typer af overvågnings- eller sikkerhedsudstyr.

Der er i Midttrafiks område tre hovedtyper af overvågningsudstyr:

1. Forskellige typer af videoovervågning og sikkerhedsudstyr som busselskaberne selv har installeret
2. Videoovervågning og lydoptagelser ved chaufførpladsen, som Midttrafik har krævet installeret i busserne fra begyndelsen af kontraktperioden
3. Videoovervågning og alarmfunktion som Midttrafik har indkøbt i forbindelse med indkøbet af et realtidssystem.

De tre typer beskrives nærmere nedenfor.

En række busselskaber har selvstændigt installeret videoovervågning i sine busser, uden at Midttrafik har været involveret eller har stillet krav herom. Det drejer sig om godt 300 bybusser og regionale busser. Bl.a. bybusserne i Aarhus, Holstebro, Horsens, Viborg, Silkeborg og Herning. Bybusserne i Aarhus har desuden installeret chaufføralarmer.

Herudover har Midttrafik siden sit 39. udbud (kørsel med opstart i 2014) stillet som et fast krav, at alle busser har videoovervågning og mulighed for lydoptagelse ved chaufførpladsen. Det drejer sig bl.a. om de lokale ruter i Viborg Kommune, bybusserne i Skanderborg, og regionale i Midt- og Vestjylland. Såfremt de nuværende kontraktkrav om videoovervågningsudstyr og lydoptagelser ved chaufførpladsen fastholdes, vil samtlige A-kontrakt- og –reservebusser have dette udstyr, og dermed en identisk løsning, senest ved udgangen af 2021.

Således har 403 ud af alle 795 kontrakt- og reservebusser i dag som minimum installeret videoovervågningsudstyr, svarende til godt 50 %.

Efter gennemførelse af en række udbud vil yderligere 143 kontrakt- og reservebusser få installeret videoovervågning og lydoptagelse ved chaufførpladsen i 2016 og 2017. Det drejer sig bl.a. om lokale ruter i Skive, Ikast-Brande, Silkeborg, Holstebro og Herning Kommuner.

Herefter vil det samlede procentdel af busser med videoovervågning og til dels også mulighed for lydoptagelse ved chaufførpladsen udgøre i alt 69 % af alle A-kontraktbusser.

Af de restende 171 kontrakt- og reservebusser vil 87 busser få monteret videoovervågningsudstyr i forbindelse med, at busserne opgraderes med et realtidsudstyr. Dette vil ske senest ved udgangen af 1. kvartal 2016.

For de resterende 84 busser skal indgås individuelle aftaler med to busselskaber, da disse busser ikke er omfattet af opgraderingsprocessen med realtidsudstyr, og ikke skal udbydes før tidligst 2020. Dette drejer sig primært om en række regionale ruter i Østjylland. Her er administration i dialog med busselskaberne med henblik på en løsning, der ligger indenfor de rammer, bestyrelsen har godkendt.

## **Direktøren indstiller,**

- at** orientering om installation af sikkerhedsudstyr og videoovervågning i Midttrafiks busser tages til efterretning.



1-00-1-15

## 19. Siden sidst

### Sagsfremstilling

#### Møde med Ikast-Brande Kommune

Den 13. november var der møde mellem bestyrelsesformanden og borgmesteren, teknisk udvalgsformand og repræsentantskabsmedlem i Ikast-Brande Kommune. Mødet handlede om samarbejdet om udbud af dagcenterkørsel, lægekørsel m.v. Parterne var enige om, at de to forvaltninger udarbejder et oplæg til, hvordan opgaven løses mest effektivt for kommunen. Man var endvidere enige om, at konkret kritik af enkeltkørsler med det samme forelægges for Midttrafik, som herefter skal udrede forklaringer og foreslå forbedringer.

Parterne drøftede også det kommende udbud af buskørsel, og man blev enige om en proces, der skal sikre, at kommunens krav til udbuddet så vidt mulig indfries.

#### Bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark

Den 5. november 2015 blev der afholdt bestyrelsesmøde i Trafikselskaberne i Danmark. Mødet blev holdt hos Nordjyllands Trafikselskab.

#### Møde i Letbanerådet

Letbanerådet afholdt seneste møde den 16. november 2015.

Et af punkterne på rådets møde vedrørte en åben drøftelse af Letbanesamarbejdets opgaver fremadrettet.

Letbanens etape 1 er nu langt inde i anlægsfasen, og kommuneplanprocessen for de to næste etaper Aarhus Ø – Brabrand og Lisbjerg Hinnerup er igangsat. Arbejdet hermed varetages af Aarhus Letbane I/S, som vil blive den kommende bygherre.

Letbanesamarbejdet har været et unikt forum for kollektiv trafik planlægning i Østjylland, hvor der har været en bemærkelsesværdig enighed om behovet for et samarbejde om udviklingen af den kollektive trafik i byregionen.

Det er var Letbanesekretariatets vurdering, at i det omfang samarbejdet om kollektiv trafikplanlægning i Østjylland fremover alene centrerer omkring letbaneudbygningen efter etape 2, så er der risiko for at miste det momentum for styrkelse af den kollektive trafik, der karakteriseret arbejdet.

For at imødegå dette ønskede Letbanesekretariatet, at rådet drøftede en udvidelse af emnekredsen med en bredere vifte af tiltag, der kan styrke den kollektive mobilitet i byregionen. Det kan eksempelvis være:

- BRT, BRT-light og busprioritering i de største byer. Såvel Aarhus, Randers som Horsens Kommune har vist interesse for at få undersøgt mulighederne.
- Fysiske forbedringer, der sikrer bedre samspil mellem bus- og togtrafikken
- Forbedringer af togtrafikken

Sekretariatet foreslog at dette ses i sammenhæng med nuværende og kommende planer for bustrafikken, eksempelvis:

- Bybustrafikken internt i de største byer (Aarhus, Randers, Silkeborg og Horsens) og som tilbringer- og frabringertrafik til togtrafikken
- Styrkelse af det regionale kollektive trafiknet ind til de største byer

Letbanesekretariatet foreslog ligeledes at arbejdet kunne tage afsæt i det arbejde, der gennemføres i mobilitetskommissionen under Business Region Aarhus med en målsætning om at lave en kollektiv mobilitetsplan for Business Region Aarhus med inddragelse af kommunerne, Region Midtjylland og Midttrafik. Som en del af arbejdet vil der være behov for at revidere Samspil 2025, så også andre projekter end letbaneudbygning indgår, fx BRT-løsninger.

Arbejdet kunne indgå i udarbejdelse af Midttrafiks lovbundne revision af trafikplanen i 2017, og staten kan inviteres til at deltage i arbejdet.

Det vil fortsat være en helt central vision at få etableret letbaneudbygningen og en østjysk fingerplan, men at planerne suppleres med en mere bred forbedring af den kollektive trafik i regionen evt. som forløbere for letbaneudbygning. Fællesnævneren er derfor stadigvæk at sikre en højklasset kollektiv trafik i Østjylland og at øge den kollektive trafiks andel af transporten i, til og mellem regionens største byer.

Letbanerådet var enige i behovet for at fastholde samarbejdet. Det blev fra formanden, Bent Hansen, påpeget, at løsningerne i Østjylland også rækker ud over området. Eksempelvis vil en ny regionalbane til Silkeborg være vigtig i etablering af en attraktiv kollektiv forbindelse på tværs af regionen til Herning, Gødstrup og Holstebro.

Letbanerådet tilkendegav, at fokus for rådet er:

1. at sikre, at etape 1 bliver en succes,
2. at der fortsat er politisk fokus på letbaneudbygningen og etape 2, og at dette arbejde bliver set i sammenhæng med en styrkelse af den overordnede kollektive mobilitet i byregionen og den planlægning heraf, der foregår i Midttrafik og kommunerne.

Det blev besluttet, at anmode styregruppen i Letbanesamarbejdet om at drøfte ovenstående mhp. at konkretisere opgavehåndteringen til Letbanerådets møde i april 2016.

### **Orientering vedrørende høring om ny bekendtgørelse om trafikskabernes standardvedtægter**

Bekendtgørelsen om vedtægter for organisering af trafikskaber (standardvedtægt) opdateres pga. ændring i lov om trafikskaber.

Den nye bekendtgørelse indeholder bestemmelser om, at

- Trafikskaberne kan eje eller medfinansiere faste anlæg, såsom stoppesteder, læskure og informationsstandere

Ø-kommuner uden landfast forbindelse kan melde sig ud af trafikskabet  
Bekendtgørelsen vurderes herudover ikke at økonomiske konsekvenser for trafikskaberne.

Det bemærkes, at hvis bekendtgørelsen vedtages, træder den i kraft pr. 1. januar 2016. Det betyder, at bestyrelsen skal godkende nye vedtægter senest 1. marts 2016.

De nye vedtægter skal tillige (efterfølgende) godkendes af repræsentantskabet og sendes til godkendelse hos transport- og bygningsministeren og social- og indenrigsministeren.

### **Første spadestik til ny trafikterminal i Herning**

Den 20. november 2015 foretog udvalgsformand og bestyrelsesmedlem Finn Stengel første spadestik til en ny trafikterminal i Herning. Bybusser og rutebiler samles ved togstationen, så det bliver nemt for kunderne at stige om. Herning Kommune opfører en ny bygning, hvor kunderne tilbydes gode og trygge ventefaciliteter med mulighed for at købe billetter og få information. Terminalen forventes at kunne blive taget i brug næste sommer.

### **Tre busselskaber skifter navn og hedder nu alle Umove**

Den 1. november 2015 skiftede Thykjær A/S, Fjordbus A/S og De Hvide Busser A/S navn, og blev samlet under navnet **Umove**.

**Umove** blev stiftet i 2013 af tidligere topledere fra Arriva Skandinavien. Fremover vil Thykjær A/S **Umove Vest A/S**.

### **Rapport om Biogas til buskørsel i Region Midtjylland**

Midttrafik har sammen HMN Naturgas, Agro Business Park, Region Midtjylland samt kommunerne i den midtjyske region deltaget i partnerskabet "Biogas til buskørsel i Region Midtjylland". Partnerskabet, der har opnået økonomisk støtte fra Energistyrelsen, har som sin afslutning udarbejdet en rapport om mulighederne for at indføre gasbusser i såvel kommunale som regionale buskontrakter. Rapporten, der skal tjene som inspiration og erfaringsgrundlag for kommunerne, indeholder bl.a. oplysninger om nuværende erfaringer med organisering og drift ved gas til transport, organisatoriske udfordringer ved biogas til buskørsel samt udformning ved udbud. Med inspiration fra Midttrafiks mulighedsanalyse om gasbusser i Holstebro fra 2012, indeholder rapporten tillige mulighedsanalyser for gas på regionale ruter mellem Skive, Herning og Holstebro, bybusserne i Randers samt for renovationsbiler i Viborg. Rapporten er tilgængelig på Midttrafiks hjemmeside.

### **Økonomisk høring over udkast til ændret bekendtgørelse om rutekørsel**

Trafikselskaberne har i forbindelse med udarbejdelsen af fælles høringssvar vedr. udkast til ændret bekendtgørelse om rutekørsel givet udtryk for bekymring for øget konkurrence mellem private og offentlige ruter tsa. af forslag om ændret bekendtgørelse om rutekørsel. Danske Regioner er opmærksomme på denne bekymring og gentager den i deres høringssvar til Trafik- og Byggestyrelsen.

*Danske Regioner har modtaget økonomisk høring i forbindelse med ændring af bekendtgørelse om rutekørsel.*

*Danske Regioner mener, at der er en risiko for, at den ændrede bekendtgørelse om rutekørsel kan åbne for yderligere konkurrence mellem private aktører og offentligt finansierede ruter. Det er dog meget vanskeligt for nuværende, at bedømme omfanget af eventuelle økonomiske konsekvenser af den ændrede bekendtgørelse. På den baggrund forbeholder Danske Regioner sig retten til at vende tilbage med økonomiske krav, såfremt der kommer negative økonomiske konsekvenser for trafikselskaberne. Forbeholdet skal fremgå af den efterfølgende beslutning i DUT-koordinationsudvalget.*

**Direktøren indstiller,**

**at** orienteringen tages til efterretning

**Bilag**

- Bilag 1 - Brev vedr bekendtgørelse om rutekørsel
- Bilag 2 - Øk. høring yderl. opl.

1-00-1-15

## 20. Eventuelt